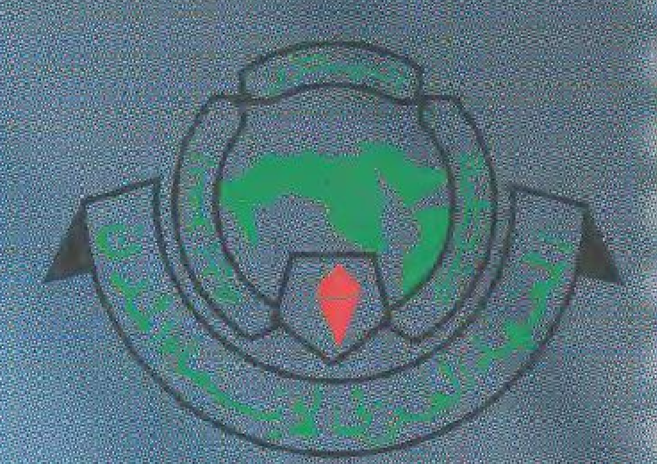
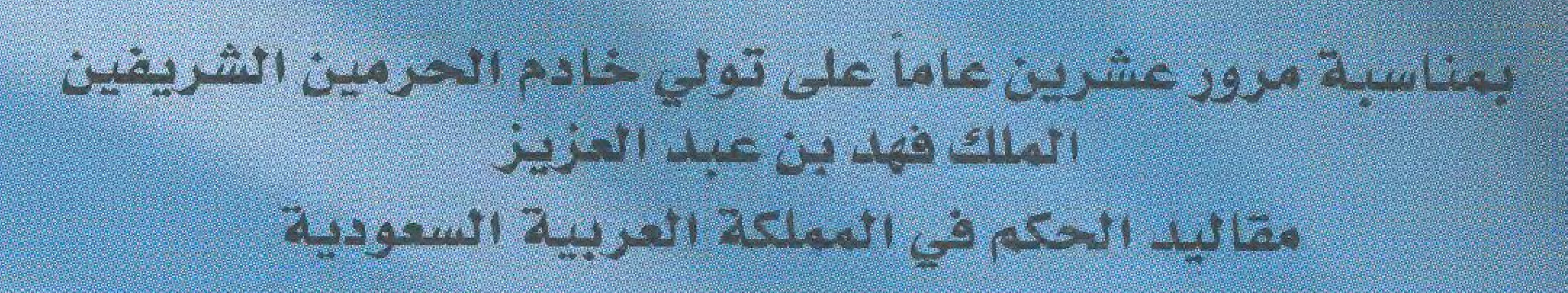




التراث

ندوة

مدن المستقبل

الرياض - المملكة العربية السعودية

المجلد الثاني: تجارب المدن وأوراق العمل

٢٥-٢٧ شعبان ١٤٢٢هـ، ١٠-١٢ نوفمبر ٢٠٠١م

الناقل الرسمي

الخطوط الجوية العربية السعودية

بدعم من



















إهـــــــداء ٢٠٠٦

المعهد العربي لإنماء المدن
المملكة العربية السعودية

بسم الله الرحمن الرحيم

المساهمون في دعم الندوة :

أمانة المدينة المنورة ، الغرفة التجارية الصناعية بالرياض ، مجموعة الجريسي ، شركة الراشد للتجارة والمقاولات ، أمانة العاصمة المقدسة ، مجموعة بن لادن السعودية ، الشركة السعودية للنقل الجماعي (سابتكو) ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية ، الشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) ، شركة الرياض للتعمير ، المجموعة السعودية للأبحاث والتسويق

ندوة

" مدن المستقبل "

الرياض ٢٥ ــ ٢٧ شعبان ١٤٢٢هـ ، ١٠ ــ ١٢ نوفمبر ٢٠٠١م

المجلّد الثاني :

تجارب المدن وأوراق العمل

الرياض

شعبان ١٤٢٢هـ ، نوفمبر ٢٠٠١م

مقدمـــــــة

يشـــهد العالم منذ العقد الأخير من القرن المنصرم تطورات سريعة في مجال تقنية المعلومات والاتصالات ، كما يشـــهد المزيد من التوجهات نحو " العولمة " الاقتصادية والثقافية . ويتوقع أن تكون لهذه التطورات والتوجهات تأثيراً قوياً على الإنماء الحضري وعلى أنماط الحياة وأساليب المعيشة والإدارة الحضرية في مدن المستقبل .

وفـــي هـــذا الســـياق المتسارع لوتيرة التغيير ، يجدر التفكير في أساليب ووسائل لاستيعاب التطورات في تقنية المعلومـــات والاتصالات بحيث تصبح مدن المستقبل عالية الكفاءة وأكثر انسانية تتوفر فيها فرص العيش الكريم لجميع سكانها صغاراً وكباراً ، نساءاً ورجالاً .

وقد اقترح صاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن سلمان بن عبد العزيز في الورقة التي قدمها كمتحدث رئيسي فـــي نـــدوة " استراتيجيات التنمية الحضرية في المدن العربية " التي عقدها المعهد العربي لإنماء المدن بمدينة الـــرياض خـــلال الفـــترة مـــن ٤ ــ ٧ محرم ١٤٢١هـــ (٩ ــ ١٢ أبريل ٢٠٠٠م) ، أن يعقد المعهد ندوة متخصصـــة لمناقشة أبعاد موضوع مدينة المستقبل في ظل المتغيرات التقنية في مجال المعلومات والاتصالات . وبالفعل تم الرفع إلى صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن عبد العزيز آل سعود أمير منطقة الرياض ورئيس الهيـــئة العليا لتطوير مدينة الرياض بطلب الموافقة على عقد ندوة متخصصة بمدينة الرياض تحت رعاية سموه الكـــريم بتنظيم مشترك بين المعهد ومؤسسة التراث ، والرفع إلى المقام السامي بذلك . وبالفعل صدرت موافقة خادم الحرمين الشريفين على عقد الندوة .

تتمثل أهم أهداف الندوة في :

١/ التعرف على دور العولمة وتقنية المعلومات والاتصالات وتأثيراتها المتوقعة على مختلف أوجه الحياة .
٢/ استطلاع الوسائل والتوجهات التي تعالج القضايا الانسانية والاجتماعية لمدن المستقبل .
٣/ التعرف على الأساليب البديلة والحديثة للتخطيط والإدارة الحضرية في المستقبل .
٤/ استطلاع دور السياحة في توجهات تطور مدن المستقبل .

وتبلورت هذه الأهداف في خمسة محاور رئيسية هي :

أ / دور تقنية المعلومات والاتصالات في مستقبل الإنماء الحضري .
ب/ الأوجه الاقتصادية والانسانية لمدن المستقبل .
ج/ السياحة في مدن المستقبل .
د/ تخطيط وإدارة مدن المستقبل .
هـ/ نحو مدن مستقبلية .

قـــام المـــنظمون بتوجيه الدعوة إلى المختصين وإلى الجهات المعنية من جميع أرجاء العالم للمشاركة في الندوة ببحوثهم العلمية ، واستعين في تعميم الدعوة بموقع المعهد العربي لإنماء المدن على شبكة الانترنت . وقد كانت الاســـتجابة للدعـــوة كبـــيرة حيث تسلمت اللجنة المنظمة ما يقارب المائة والثمانين ملخصاً للبحوث من مختلف الـــدول. واخـــتارت اللجنة العلمية المكونة من نخبة من العلماء والمختصين في مجالات الندوة المختلفة خمسين ملخصاً لتطويرها إلى بحوث ، ثم اختارت في المرحلة التالية خمسة وعشرين منها للتقديم في الندوة وللنشر في سجل البحوث الذي بين أيديكم . وبذلك يشكل هذا المجلّد خلاصة البحوث العلمية المحكّمة .

كمـا قدمـت اللجـنة العلمـية مجموعة من التجارب العملية في مجالات الإنماء الحضري المستقبلي من المدن والأجهزة المعنية إختارت منها عشر تجارب للتقديم في الندوة تمّ جمع سبعٍ منها في هذا المجلّد .

يضـم المجلد الذي بين أيديكم قسمين يحتوي الأول منهما على أربع تجارب باللغة العربية ، بينما يحتوي القسم الثاني على ثلاث تجارب باللغة الانجليزية . وقد رتبت صفحات كل قسم على حدة ترتيباً مسلسلاً نسبة لاختلاف اللغات على الرغم من أن البحوث باللغتين تتكامل فيما بينها من حيث المحاور والموضوعات المطروقة .

نأمل أن يسهم هذا المجلّد ، والذي نحسبه أول مجلّد من نوعه يصدر في العالم العربي ، في دعم البحث العلمي والـتجارب العملية في مجال الإنماء الحضري المستقبلي ، وفي تعزيز أهمية مراعاة الجوانب الانسانية في مدن المستقبل جنباً إلى جنب مع التقنيات الحديثة والأساليب المتطورة .

لا يسـعنا إلاّ أن نشكر أعضاء اللجنة العلمية للندوة لما قاموا به من جهد كبير في تقويم الملخصات والأوراق ، وأعضاء اللجنة التنظيمية العليا وجميع العاملين بالمعهد العربي لإنماء المدن ومؤسسة التراث لجهدهم الكبير في تنظيم الندوة .

وأجـزل الشـكر للجهات التي قدمت الدعم المادي للندوة وهي : الهيئة العليا للسياحة ، شركة الخطوط الجوية العربـية السعودية ، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض ، أمانة مدينة الرياض ، أمانة محافظة جدة ، الصندوق العربـي للإنمـاء الاقتصـادي والاجتماعي ، البنك الاسلامي للتنمية ، شركة الاتصالات السعودية ومجموعة الفيصـلية. كمـا لا يفوتـنا أن نشكر الجهات التالية التي أسهمت أيضاً في دعم الندوة : أمانة المدينة المنورة ، الغـرفة التجارية الصناعية بالرياض ، مجموعة الجريسي ، شركة الراشد للتجارة والمقاولات ، أمانة العاصمة المقدسـة ، مجموعـة بـن لادن السعودية ، الشركة السعودية للنقل الجماعي ، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنـية ، الشـركة السـعودية للصناعات الأساسية (سابك) ، شركة الرياض للتعمير والمجموعة السعودية للأبحاث والتسويق . ولهم جميعاً من الله خير الجزاء ..

وآخر دعوانا إن الحمد لله رب العالمين .

المعهد العربي لإنماء المدن **مؤسسة التراث**

الرياض ، شعبان ١٤٢٢هـ ـــ نوفمبر ٢٠٠١م

محتويات الكتاب

تجربة إمارة دبي في التنمية السياحية
وعلاقتها بالتخطيط العمراني المستقبلي

قاســم سلطان البنــا

مدير عام بلدية دبي

info@dm.gov.ae

مقدمة :

شــهدت إمــارة دبــي خــلال العقد الماضي ازدهارا كبيرا في قطاع السياحة كما حظي باهتمام خاص من قبل الحكومة وقطاع الأعمال وشمل ذلك مختلف المرافق السياحية من فنادق ومطاعم وانشطة تجارية ووسائل ترفيه وتســلية تخدم القطاع السياحي ، وبالتالي حقق القطاع السياحي إنجازات مهمة عن طريق بناء صناعة متكاملة بمفهومها النظري والشامل .

ومــنذ أواخــر العقــد الماضي أصبحت السياحة تحظى باهتمام خاص كمصدر رئيسي من مصادر الدخل لدى القطاعيــن العــام والخــاص . وقد كانت السياحة حتى عهد قريب محصورة بمفهوم تقليدي ضيق ، حيث تتيح الفرصة لزوار للتعرف على معالم إمارة دبي وما تحقق بها من إنجازات ، وبالتالي فإن قطاع السياحة لم يكن منــتجاً في تلك المرحلة وذلك لعدم نضوج مفهوم تنميته وتطويره ولعدم اكتمال البنية والمرافق الأساسية له مما حال دون ترويج إمارة دبي ووضعها على خريطة العالم السياحية في تلك المرحلة .

لقــد خطــت الســياحة في إمارة دبي خطوات حثيثة على طريق تحقيق صناعة متكاملة وقطاع إنتاجي واضح المعــالم، ولقد شهدت السنوات العشر الماضية تطوراً ملحوظاً في هذا القطاع ، بدأ ينافس في عوائده القطاعات الإنتاجــية الأخرى . وقد برز هذا التطور من خلال تطور أعداد السياح الذين يتوافدون الى الإمارة على مدار العــام أمــا علــى شكل سياحة تقليدية للتعرف والاستجمام أو على أشكال عصرية ومتطورة من خلال السياحة الرياضية بمجالاتها المتعددة أو سياحة الحوافز التي يقصد بها سياحة المؤتمرات والمعارض.

ولقد تشابكت عدة عوامل في ازدهار السياحة في الإمارات بل وتحولت الى نقطة جذب مهمة للسياح نتيجة توفر شــبكة كاملــة مــن المرافق السياحية التي تتناسب مع مستويات الدخل وكذلك إقامة الأسواق الحرة في المنافذ البحرية والجوية واعتدال تكاليف الإقامة واسعار البضائع ، ما يوفر فرصة للإقامة لاطول فترة ممكنة والتسوق بيــن الأسواق والمراكز بأسعار معتدلة نتيجة لانعدام الضرائب وانخفاض الرسوم الجمركية . واهتمام التخطيط الحالي والمستقبلي وتوفير دعائم النجاح له .

الهدف من البحث :

تهــدف إمــارة دبــي الى التفرد والتميز المستمرين ، وهذا لا يأتي من فراغ بل من الجهد المتواصل ووضوح الــرؤية والأهــداف وتحقيقها ومراجعتها لترسيخ الإيجابيات والابتعاد عن السلبيات فان هذا البحث يسعى إلى اســتعراض المــنهاج التخطيطي الذي اتبع في ترجمة رؤية إمارة دبي إلى حقيقة نعيشها اليوم وعرض تجربة إمارة دبي في مجال التنمية السياحية وعلاقته بالتخطيط المستقبلي وتطور الخدمات بالإمارة كمدينة جديدة تواكب التطور وتحافظ على ماضيها . وينقسم البحث إلى خمسة أجزاء .

يستعرض الجزء الأول تحليل الأداء الاقتصادي لإمارة دبي وذلك من خلال استعراض الهياكل الاقتصادية الرئيسية لها ، واستعراض الأداء الاقتصادي لقطاع السياحة من حيث التركيز على دور هذا القطاع في الاقتصاد والمؤشرات الاقتصادية له ، وقياس معدل النمو الاقتصادي له ، ومساهمته فى الناتج المحلى الإجمالي، واثر التغيرات الهيكلية على الإنتاجية فى قطاع السياحة .

وفى الجزء الثاني سيتم استعراض الوضع الراهن لقطاع السياحة وتحليله من حيث علاقته بالتخطيط العمراني وخطة التنمية الاقتصادية فى ضوء رؤية إمارة دبي ، وذلك من خلال استعراض تطور النمو العمراني ووضع مخطط شامل يحدد إطار عام للتنمية السياحية ، ثم تحليل حجم الطلب والعرض الحالي ، وتحليل نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة للتنمية السياحية .

وفى الجزء الثالث سيتم التعرض الى التخطيط العمراني المستقبلي وأثره على التنمية السياحية ، وتحليل حجم الطلب والعرض المستقبلي ، والتوقعات المستقبلية لقطاع السياحة والاحتياجات من الأراضي والتكاليف المستقبلية للخدمات والمرافق السياحية حتى عام ٢٠٢٠، واستعراض الاعتبارات الرئيسية عند إعداد الاستراتيجية المستقبلية للتنمية العمرانية وعلاقتها بالتنمية السياحية ، وعرض الخطة الخمسية الاستراتيجية للتنمية العمرانية ودور القطاع السياحي فيها، ثم استعراض القوة الدافعة للتنمية السياحية خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٠٥.

وفى الجزء الرابع سيتم استعراض آلية إدارة التنمية السياحية مع مراعاة الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والبيئية . إضافة إلى استعراض دور القطاع الحكومي والتي لها انعكاس مباشر على التنمية السياحية ودور الاستثمارات الخاصة في التنمية السياحية والإجراءات التي تم اتخاذها لتشجيع كافة مستويات الاستثمار سواء المحلى أو الدولي ، ثم عرض التحديات التي واجهت التنمية السياحية فى إمارة دبي .

وفى الجزء الاخير يتم تقييم تجربة التنمية السياحية بإمارة دبي من خلال استعراض مجموعة من المشاريع العمرانية ذات الصلة بالتنمية السياحية .

ولتتبع تجربة إمارة دبي في التنمية السياحية تم اللجوء الى المنهج التحليلي من حيث دراسة قطاع السياحة من خلال تحليل ظروفه بصفة عامة خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٩ لعدم توفر بيانات شاملة عن عام ٢٠٠٠ ، مع التركيز على دور القطاع الحكومي والقطاع الخاص فى تنشيط هذا الدور . وقد تم الاستعانة بالمنهاج التحليلي التاريخي الشامل للعناصر الاقتصادية والعمرانية لتقدير عدد السياح حتى عام ٢٠٢٠ والتكلفة السياحية والطاقة الاستيعابية للفنادق لامارة دبي والاحتياجات من الأراضي والخدمات المطلوبة لتلبية هذا القطاع . وقد تم الاستعانة بالبيانات الرسمية الصادرة دائرة السياحة والتسويق التجاري ودائرة التنمية الاقتصادية ومن بلدية دبي. كما تم الاعتماد على نتائج Dubai Visitor Survey الذي قامت به دائرة السياحة والتسويق التجاري فى إبريل عام ٢٠٠٠ لحساب مساهمة قطاع السياحة فى الناتج المحلى الإجمالي ، كما تم الاستعانة بنموذج كارل هينج هورن لحساب التغيرات الهيكلية على الإنتاجية فى قطاع السياحة ، ونموذج سولو لحساب محددات معدل النمو الاقتصادي لقطاع السياحة .

الجزء الأول : الأداء الاقتصادي

اولاً : الأداء الاقتصادي لإمارة دبي

١- ارتفــع المعدل السنوي للناتج المحلي الإجمالي لامارة دبي خلال الفترة ١٩٨٥ حتى ١٩٩٩ بحوالي٨,٧% سنوياً بما يفوق معدل النمو السنوي للدولة على الرغم من الأوضاع الاقتصادية العالمية والإقليمية والمحلية وانخفاض أسعار النفط بشكل كبير بعد عام ١٩٩٥ حتى بداية عام ٢٠٠٠، ويصل متوسط سعر برميل نفط دبــي ٢٤,١٢ دولار (تسليم سبتمبر ٢٠٠٠) . ويرجع هذا الاحتفاظ بمعدلات النمو المرتفعة إلى ارتفاع مســاهمة القطاعــات غير النفطية لامارة دبي من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي بصورة ملحوظة خلال الأعوام ١٩٩٧-١٩٩٩حيث بلغت ٨٤%،٩١% كما هو موضح بالجدول (١) .

جدول (١) الاهمية النسبية للقطاعات غير النفطية خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٩

القطاعات الاقتصادية	85	90	91	92	93	94	95	96	97	98	٩٩
القطاعات النفطية	0.48	0.33	0.29	0.27	0.21	0.17	0.18	0.17	0.16	0.07	0.0٩
القطاعات غير النفطية	0.52	0.67	0.71	0.73	0.79	0.83	0.82	0.83	0.84	0.93	0.9١

المصدر : إحصاءات التنمية في دبي ، دائرة التنمية الاقتصادية – الكتاب الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، ١٩٩٩ .

٢- عــند تحلــيل الهيكل الاقتصادي لامارة دبي خلال للفترة ١٩٩٠-١٩٩٩ كما هو موضح من الجدول (٢) يتضــح أن معــدل الــنمو السنوي للسكان وصل الى نحو ٥,٥% بينما وصل معدل النمو السنوي للناتج المحلــي الإجمالي الى ٥,٨% مما يؤدى الى استمرار ارتفاع معدل نمو دخل الفرد وذلك فى ظل انخفاض معدل التضخم من ٤,٥% عام ١٩٩٠ الى ٢% عام ١٩٩٩ . وهو معدل معقول طالما كان اقل من معدل نمــو الــناتج المحلى الحقيقي . ويرجع السبب فى ارتفاع معدل التضخم عام ١٩٩٠ الى أن مرحلة النمو والتوســع فــى الإنــتاج يصاحبها زيادة فى الطلب على عناصر الإنتاج وينعكس ذلك على الأسعار. وان ارتفاع المعدل السنوي للسكان يؤدى الى ارتفاع معدل النمو السنوي للعمالة الى ٨,٢% خلال نفس الفترة . وذلك نتيجة اعتماد قطاع التجارة والفنادق والمطاعم وبقية قطاع الخدمات على العمالة بشكل رئيسي .

جدول (٢) المؤشرات الاقتصادية لامارة دبي خلال الفترة ١٩٩٤-١٩٩٩

[illegible]	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
عدد السكان بالألف	٥٠٦	539	٥٧٣	611	651	689	739	764	809	863
الناتج المحلى الإجمالي (بالأسعار الجارية) بالمليار	٢٩	٢٩	٣٠,٦	٣١,٨	36.8	41.3	44.7	46.9	48.1	51
معدل نمو الناتج المحلى الإجمالي	0	0	5.52	3.92	15.72	12.23	8.23	4.92	2.56	6.03
معدل التضخم	٤,٥	٤	4	4	٤	٤	4	3	2	2
العاملون بالألف	206	215	233	264	342	372	390	416	435	455
متوسط دخل الفرد (بالألف دولار أمريكي)	15.57	14.62	14.51	14.14	15.36	16.29	16.44	16.68	16.16	16.06

المصدر : إحصاءات التنمية فى دبي ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة ، الكتاب الإحصائي للتنمية ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة .

٣- تشــير بيانات الناتج المحلى الإجمالي إلى النمو الحقيقي في اقتصاد إمارة دبي . وعلى الرغم من أن عام ١٩٩٠ ومنتصــف عام ١٩٩١ شهدت النتائج التي ترتبت على أحداث حرب الخليج ، إضافة إلى انخفاض أســعار النفط، والتغيرات الاقتصادية العالمية خاصة عام ١٩٩٧ والخاصة بالاضطرابات التي حدثت في الأســواق الدولية بدءاً من دول جنوب شرق آسيا ووصولاً إلى الأسواق الأوربية والأمريكية والأزمة التي شهدها العالم في يوم الاثنين الأسود عام ١٩٨٧، وأسبوع الانهيارات يوم ٢٧ أكتوبر ١٩٩٧ وانتقال آثارها بشــكل ســريع إلـــى الأسواق الآسيوية والتي شهدت انهيارات متعددة سواء في قيمة عملتها أو في زوال مؤسســات كانــت قائمــة. إلا أن اقتصاد الإمارة تمكن من تحقيق معدلات نمو مرتفعة في أغلب الأنشطة الاقتصادية.

٤- تــرتفع مســاهمة بعــض الأنشــطة الاقتصادية في الناتج المحلى الإجمالي غير النفطي كالتجارة الفنادق والمطــاعم والصناعة والنقل والعقارات والتشييد والبناء حيث تصل نسبة مساهمة قطاع التجارة والسياحة في الناتج المحلى الإجمالي حوالي ٢٥% كمتوسط خلال الفترة من عام ١٩٨٥ إلى١٩٩٩ يليه في الترتيب الخدمات الحكومية ثم الصناعة ثم النقل والاتصالات والتمويل والتأمين ثم البناء والتشييد والعقارات كما هو موضح بالجدول (٣) .

جدول رقم (٣) تطور الناتج المحلى الإجمالي غير النفطي بإمارة دبي (بالمليون درهم)خلال الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٩

القطاعات الاقتصادية	85	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	المتوسط
التجارة	2,885	3,898	4,463	4,552	5,578	7,348	6,802	8,034	9,228	9743	10132	6605.73
%	0.20	0.20	0.22	0.20	0.22	0.23	0.20	0.21	0.22	0.22	0.22	0.21
الفنادق والمطاعم	575	778	815	896	1,015	1,023	1,095	1,549	1,759	1915	2021	1221.91
%	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
الخدمات الحكومية	2,204	3,274	3,450	3,806	4,165	4,245	4,452	4,669	4,897	5,138	5,344	4149.45
%	0.15	0.17	0.17	0.17	0.16	0.13	0.13	0.12	0.12	0.12	0.12	0.14
العقارات	1,000	1,861	2,092	2,290	2,744	3,759	4,389	4,838	4,773	5,082	5,289	3465.18
%	0.07	0.10	0.10	0.10	0.11	0.12	0.13	0.13	0.11	0.11	0.11	0.11
النقل والتخزين والاتصالات	1,362	1,949	2,165	2,693	3,142	3,534	4,490	4,877	5,279	5,813	6,026	3757.27
%	0.09	0.10	0.11	0.12	0.12	0.11	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.12
التمويل والتأمين	1,796	1,882	2,274	2,343	2,626	3,115	3,409	4,104	3,548	4,834	5,038	3179.00
%	0.12	0.10	0.11	0.10	0.10	0.10	0.10	0.11	0.08	0.11	0.11	0.10
البناء والتشييد	1,435	1,880	2,040	2,159	2,464	3,255	3,464	3,680	4,097	4,395	4,481	3031.82
%	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
الصناعة	2,177	2,223	2,196	2,511	2,880	4,193	4,677	5,221	5,655	5,971	6,229	3993.91
%	0.15	0.11	0.11	0.11	0.11	0.13	0.14	0.14	0.14	0.13	0.13	0.13
خدمات أخرى	947	1,693	886	1,139	764	1,101	1,238	1,198	2,570	1,616	1,697	1349.91
%	0.07	0.09	0.04	0.05	0.03	0.03	0.04	0.03	0.06	0.04	0.04	0.05
الإجمالي	14,381	19,438	20,381	22,389	25,378	31,574	34,017	38,171	41,807	44,508	46,258	30754.73

المصدر : إحصاءات التنمية ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة-الكتاب الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة .

٥- يمكن تلخيص بعض المؤشرات الاقتصادية الأخرى عن اقتصاد إمارة دبي كالتالي :

- ظــل نصــيب القطاع الصناعي في الناتج المحلى للدولة ثابتاً تقريباً بحوالي ١٣% في المتوسط خلال ١٩٨٥-١٩٩٩ وهــذا يعطـــى دلالة واضحة على أن الاقتصاد الإماراتي قد انتقل بأنماط الإنتاج نحو

الخدمات مبكراً في مراحل نموه بدون المرور بمراحل التنمية الصناعية في البداية .

- حققت الإنتاجية في القطاعات غير النفطية زيادة عالية بعد عام ١٩٨٠ ولكنها انخفضت بما يعادل ٩,٥ % خلال السنوات الأخيرة ، وهذا ما يحدث عندما يتم استخدام العمل بشكل اكثر كثافة عن راس المال في الإنتاج. وان انخفاض الإنتاجية يؤدى إلى تدنى معدلات النمو الاقتصادي في الأنشطة الاقتصادية .
- زيــادة نصيب التراكم الرأسمالي الثابت في الناتج المحلى الإجمالي من متوسط ٣٢% خلال ١٩٩٠-١٩٩٤ إلى ٣٥% خلال الفترة ١٩٩٥-١٩٩٩.

ثانياً : الأداء الاقتصادي لقطاع السياحة في إمارة دبي :

١ــ دور قطاع السياحة في اقتصاد إمارة دبي

لا شــك أن هــناك ارتباط قوى بين نشاط الفنادق والمطاعم ونشاط السياحة ، فعندما نتطرق لقضايا واهتمامات صــناعة السياحة فلابد من التطرق الى نشاط الفنادق والمطاعم على أساس أن السياحة تعتمد بصفة كبيرة على نشاط الفنادق والمطاعم .

نتــيجة للسياسة الى اتخذتها دولة الإمارات فى الانفتاح على دول العالم اقتصادياً وتجارياً أن برزت إمارة دبي كإمارة جذب للكثير من الجنسيات الذين وجدوا فيها مجالات عديدة للعمل والاستثمار ولقد ساعد موقع الإمارات الجغرافــي المتمــيز وكــثرة منافذها الطبيعية وملائمة مناخها ، إضافة الى مركزها المالي والتجاري الى تعدد الأنشطة وتنوعها .

وكان قطاع المطاعم والفنادق من القطاعات التي استفادت من هذا الانفتاح والتنوع ولاسيما فى ظل توجه الدولة لجعل الإمارات منطقة جذب سياحي . وقد برز هذا القطاع لمواجهة حجم الطلب المتزايد على الخدمات الفندقية والمطــاعم ، حيث تظهر الإحصائيات زيادة عدد الفنادق خلال الفترة ١٩٩٠-٢٠٠٠ حيث بلغ عدد الفنادق عام ١٩٩٠ حوالي ١٧٢ فندق ، ارتفع الى ٢٢٣ عام ١٩٩٥ ارتفع الى ٢٦٠ فندق عام ١٩٩٩ .

وقــد رافــق هذا التطور فى عدد الفنادق تحسن الخدمة وعدد الغرف والآسرة / إضافة لتعدد جنسيات النزلاء . ففــي عــام ١٩٩٩ شــكلت الجنسية الأوربية أعلى نسبة من بين الجنسيات الأخرى بنسبة ٣١,٤% ثم الآسيوية والأفريقية الأخرى ٢٧,٥% ثم مجلس التعاون الخليجي حوالي ٢٠,١% . أما النزلاء الإماراتيين فكانت نسبتهم فى عام ١٩٩٩ نحو ٦,٧% وهى نسبة قريبة بعام ١٩٩٠ والذي سجل فيه عدد النزلاء الإماراتيين بنحو ٥,٨% وذلك لان الإماراتيين من النادر الإقامة فى فنادق أيام العطلات أو لاداء بعض الأعمال .

تمــيزت إمــارة دبي بموقع إستراتيجي هام ساعد على تطور قطاع السياحة وكان لتميزها بتعدد المنافذ البحرية والبرية أثره على تطور ذلك القطاع والتي سمحت لها بإقامة علاقات مختلفة مع جميع دول الخليج ودول جنوب شــرق أســيا وإيران والتي تعتبر الشريك الأول في صادرات إمارة دبي. ويلعب قطاع السياحة دوراً هاماً في اقتصاد إمارة دبي حيث تصل مساهمته في الناتج المحلى الإجمالي إلى ١٣%عام ١٩٩٩.

وبمقارنــة قــيمة مساهمة قطاع التجارة والفنادق والمطاعم بقيمة الناتج في القطاعات الاقتصادية الأخرى خلال الفــترة ١٩٨٥-١٩٩٩ يتضــح انــه يمثل المركز الأول من حيث أهميته النسبية لإجمالي الناتج المحقق . ولقد ازدادت الأهمــية النسبية للعاملين في قطاع الفنادق والمطاعم حيث أصبحت ٦%عام ١٩٩٩ بعد أن كانت ٥% عام ١٩٨٥ ثم أخذت في الارتفاع تدريجياً حتى وصلت إلى ٥,٦% عام ١٩٩٥ وهذا يدل على مدى أهمية قطاع الفنادق والمطاعم في امتصاص نسبة من القوى العاملة.

ويدفـــع قطـــاع الفنادق والمطاعم أجورا للقوى العاملة تبلغ ٣% على المستوى الكلى عام ١٩٩٩ . ولقد حظي قطـــاع الفـــنادق والمطـــاعم علـــى نســـبة لا يستهان بها من الاستثمارات بلغت ١٠% عام ١٩٩٩ من إجمالي الاســـتثمارات الكلـــية علـــى المستوى الكلى حيث ازدادت هذه الاستثمارات خلال الفترة ١٩٩٤-١٩٩٨ بمعدل سنوى يصل إلى ٩,٢٥% كما هو موضح من الجدول (٤) .

جدول رقم (٤) دور قطاع الفنادق والمطاعم في اقتصاد إمارة دبي (القطاعات غير النفطية) خلال الفترة من ١٩٨٥-١٩٩٩

[illegible]	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	[illegible]
مشتغلون												
المشتغلون بإمارة دبي	180,918	204,297	215,102	233,103	264,210	340,491	369,427	387,930	413,240	432039	452223	317,544
المشتغلون في قطاع الفنادق والمطاعم	8,901	10,500	13,091	15,224	16,194	18,800	20,620	22,289	23,655	24,683	26900	18,260
مساهمة الفنادق والمطاعم في القوى العاملة	4.92	5.14	6.09	6.53	6.13	5.52	5.58	5.75	5.72	5.71	5.95	5.73
إجمالي الدخل المحقق بالأسعار الجارية (بالمليون درهم)												
الناتج المحلى بالإمارة (بالمليون)	14,381	19,438	20,381	22,389	25,378	31,573	34,016	38,170	40,712	43419	46257	30,556
الناتج المحلى لقطاع الفنادق والمطاعم بالمليون)	575	778	815	896	1,015	1,023	1,095	1,549	1,759	1915	2021	1,222
مساهمة الفنادق والمطاعم في الناتج المحلى الإجمالي	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	3.24	3.22	4.06	4.32	4.41	4.37	3.97
إجمالي التكوين رأس المال الثابت (بالمليون درهم)												
إجمالي التكوين رأس المال الثابت في إمارة دبي	3476	4,494	5,089	6,169	6,183	8,701	10,218	11,808	12,417	13,385	13,780	8,702
إجمالي الاستثمارات لقطاع الفنادق والمطاعم (بالمليون)	50	365	626	728	740	751	968	1,078	1,213	1,285	1307	828
مساهمة الفنادق والمطاعم في الاستثمارات	1.44	8.12	12.30	11.80	11.97	8.63	9.47	9.13	9.77	9.60	9.48	9.25
إجمالي الأجور (بالمليون)												
إجمالي الأجور في إمارة دبي (بالمليون)	7,500	8,000	8,302	8,929	10,017	12777	13682	14549	15378	16,000	17188	12,029
إجمالي الأجور في قطاع الفنادق والمطاعم (بالمليون)	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	غير متاح	385	417	477	524	551	571	487
مساهمة الفنادق والمطاعم في الأجور	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.01	3.05	3.28	3.41	3.44	3.32	1.77

المصدر : إحصاءات التنمية في دبي ، دائرة التنمية الاقتصادية إعداد مختلفة ، الكتاب الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة

تـــبلغ نسبة مساهمة قطاع التجارة والفنادق والمطاعم لامارة دبي حوالي ٤٣% من إجمالي القطاع على مستوى دولـــة الإمـــارات وهـــذا مـــا يؤكد على أن اقتصاد إمارة دبي يعتمد بشكل رئيسي على قطاع التجارة والفنادق والمطاعم، يليه قطاعات الخدمات الحكومية والنقل والمواصلات والمال والتأمين والصناعات والعقارات والتشييد والبـــناء. ولذلك تعتبر أنشطة التجارة والفنادق والمطاعم مجتمعة من اكبر الأنشطة بالإمـــارة حيث تمثل حوالي ٢٥% من مجموع الناتج المحلى الإجمالي.وكما هو موضح من الجدول(٥).

جدول رقم (٥) الاهمية النسبية لقطاع التجارة والمطاعم والفنادق في إمارة دبي إلى دولة الإمارات خلال الفترة ٩١-١٩٩٩

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
قيمة مساهمة قطاع التجارة والفنادق والمطاعم في الناتج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات	11,943	13,310	15,733	17,271	18,296	21,102	٢٢،٥٨٨	24,326	25,250
قيمة مساهمة قطاع قطاع التجارة والفنادق والمطاعم في الناتج المحلي الإجمالي لإمارة دبي	5,278	5,448	6,593	7,371	7,897	8,747	9,095	11,658	12,153
نسبة قطاع قطاع التجارة والفنادق والمطاعم في دبي إلى الدولة	44.2	40.9	41.9	42.7	٤٣،٢	٤١،٥	٤٠،٣	47.9	48.1

المصدر : الكتاب الإحصائي السنوي ، بلدية دبي ، أعداد مختلفة .

٢- تطور المؤشرات الاقتصادية لقطاع السياحة في إمارة دبي خلال الفترة من١٩٨٥-١٩٩٩

يهدف هذا الجزء الى دراسة المؤشرات الاقتصادية لقطاع الفنادق والمطاعم في إمارة دبي خلال الفترة الأخيرة حيث شهد قطاع الفنادق والمطاعم خلال تلك الفترة الكثير من التطورات . وأن قطاع الفنادق والمطاعم يعتبر نشاط رئيسي من النشاط الكلي لاقتصاد الإمارة وله علاقات ديناميكية مع بقية الأنشطة الاقتصادية وهذا يتطلب ضرورة دراسة جميع المتغيرات الاقتصادية والروابط الديناميكية له كما هو موضح بالجدول (٦) :

١- تطور العمالة:

زاد عدد العاملين في قطاع الفنادق والمطاعم خلال الفترة ١٩٨٥- ١٩٩٩ من حوالي ٨٩٠١ عامل الى ٢٦،٩٠٠ ألف عامل تقريبا أي بزيادة قدرها ١٧،٩٩٩ عامل . أي بمتوسط قدره ١٢٨٦ عامل سنويا ومتوسط معدل نمو سنوي قدره ٨،٢% تقريبا وبالتالي يتضح أن هناك اتجاه متزايد لعدد العاملين في قطاع الفنادق والمطاعم نتيجة لزيادة عدد الفنادق ولاتجاه السياسة العامة لحكومة دبي نحو تشجيع الاستثمار في القطاع السياحي ويرتبط التغير في هيكل العمالة حسب النشاط الاقتصادي بصفة عامة باتجاهات الاستثمارات المرتفعة والإنتاجية المتوقعة كما تشير النظرية الاقتصادية أن يحدث التوسع في العمالة في الأنشطة التي تكون إنتاجية العمالة فيها مرتفعة.

٢- تطور الأجور:

ارتفعت الأجور في قطاع الفنادق والمطاعم خلال الفترة ١٩٩٣ - ١٩٩٩ من حوالي ٣٨٥ مليون درهم الى ٥٧١ مليون درهم أي بزيادة قدرها ١٨٦ مليون درهم، أي بمتوسط ٣١ مليون درهم سنويا ومعدل نمو سنوى قدره ٦،٨% في المتوسط .

وبالنظر إلى معدل النمو السنوي للقوى العاملة الذي بلغ ٨،٢% في المتوسط، يمكن استنتاج أن متوسط أجر العامل في قطاع الفنادق في دبي شهد ارتفاعاً طفيفا في السنوات الأخيرة.وأن متوسط أجر العامل يحقق أعلى معدل له في عام ١٩٩٨حيث وصل الى ٢٢،٣٢٤ درهم وذلك نتيجة لانخفاض معدل نمو العمالة من ناحية ، ولارتفاع مستوى أجور العمالة المتخصصة التي تتطلبها الفنادق من ناحية أخرى.

٣- تطور الإنتاج:

لقد حقق الإنتاج الفندقي تزايدا كبيرا خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٩ فقد زاد الإنتاج المحقق من نحو ٥٧٥ مليون درهم عام ١٩٨٥ الى نحو ٢٠٢١ مليون درهم عام ١٩٩٩ ، وكان متوسط زيادة الإنتاج خلال تلك الفترة حوالي ٢٠٣ مليون درهم سنويا أي بمتوسط معدل نمو سنوي قدره ٩،٤% .

٤- تطور الاستثمارات:

يعتبر الاستثمار هو الركيزة الأساسية التي يتوقف عليها معدل النمو الاقتصادي فى دبي ويساعد على تحقيق الأهداف العامة للتنمية كما يؤدى إلى ارتفاع الإنتاجية والدخل .ويتوقف الاستثمار على الطاقة الاستيعابية لاقتصاد الإمارة أي قدرة الاقتصاد على امتصاص الإنفاق الاستثماري دون أي آثار جانبية تعوق عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

وتظهر أهمية الاستثمارات بصورة واضحة فى القطاع الفندقي بصفة خاصة ، وبتحليل حجم الاستثمارات المنفذة خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٩ يتضح أن حجم الاستثمارات كانت ٥٠ مليون درهم عام ١٩٨٥ وتصاعدت حتى وصلت الى ١٣٠٧ مليون درهم عام ١٩٩٩ أي بمعدل نمو سنوى قدره ٢٦,٢% فى المتوسط.ويتحمل القطاع الخاص جميع الاستثمارات الفندقية فى دبي .

وتصل نسبة مساهمة رؤوس الأموال الوطنية فى جملة رؤوس الأموال الفندقية المستثمرة أكثر من ٩٠% سنويا وذلك نتيجة الامتيازات والتسهيلات المقدمة من حكومة دبي لتشجيع المستثمرين المحلين على خوض المجال السياحي وخاصة فى ظل انخفاض أسعار الفائدة العالمية وارتفاع معدلات السيولة المحلية قبل عام ١٩٩٨ إضافة الى المستجدات العالمية من تكتلات اقتصادية وانضمام دولة الإمارات العربية المتحدة الى اتفاقية الجات.

٥ - إنتاجية الدرهم / الأجر:

يعتبر مؤشر إنتاجية الدرهم / أجر من أهم مؤشرات الأداء المرتبطة بالأجور ، وقد بلغت إنتاجية الدرهم / أجر فى القطاع الفندقي والمطاعم ٣,٢درهم كمتوسط خلال الفترة ١٩٩٣ - ١٩٩٩ ، تصل فى قطاع الفنادق ٢ درهم وهذا يدل على زيادة معدل التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وهذا نتيجة لزيادة معدل نمو الإنتاج السنوي عن معدل نمو الأجور السنوية.

٦- متوسط إنتاجية العامل:

تتعدد وتتنوع مقاييس الإنتاجية ، ولكن يمكن الاعتماد على أبسط مقياس لها والذي يمثل إنتاجية العامل. وهناك طرق مختلفة لقياس إنتاجية العامل ، فالبعض يمثلها بالعلاقة بين الإنتاج والعمالة ، والبعض الآخر يمثلها بالعلاقة بين القيمة المضافة والعمالة. وفى هذا الصدد سوف نأخذ بالرأي الأول حيث أن إنتاجية العامل تمثل العلاقة بين القيمة المضافة والعمالة.

ويتضح تذبذب مؤشرات إنتاجية العامل خلال الفترة ١٩٩٤ - ١٩٩٥ حيث انخفضت إنتاجية العامل من ٥٤ ألف درهم عام ١٩٩٣ الى ٥٣ ألف درهم عام ١٩٩٤. ثم ارتفعت الى ٧٧ الف درهم عام ١٩٩٨، ويرجع أسباب ارتفاع متوسط إنتاجية العامل خلال السنوات الخمسة الأخيرة الى الآتي :

أ ـ ارتفاع القيمة المضافة لقطاع السياحة حيث تصل مساهمتها فى الناتج المحلى الإجمالي الى ١١% عام ١٩٩٩.

ب ـ زيادة معدل نمو إجمالي القوى العاملة سنويا حيث تصل الى ١٠,٥% سنويا تقريبا فى المتوسط .

ج ـ ارتفاع مستوى المهارة للقوى العاملة فى قطاع الفنادق .

د ـ ارتفاع متوسط أجر العامل سنويا فى قطاع الفنادق حيث ارتفع من حوالي ٣٨ الف درهم عام ١٩٩٣ الى ٤٤ الف درهم عام ١٩٩٩ وذلك نتيجة لانخفاض معدل نمو القوى العاملة اقل من معدل نمو الأجور سنويا.

٧- الفائض الاقتصادي:

يمــثل الفــائض الاقتصادي للقطاع الفندقي الفرق بين متوسط أجر العامل وإنتاجيته . ونظرا للارتفاع التدريجي لكــل مــن متوسط أجر العامل وخاصة فى قطاع الفنادق وإنتاجيته خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٩، فإن الفائض الاقتصادي يرتفع تدريجيا خلال نفس الفترة باستثناء عام ١٩٩٤-١٩٩٥ وذلك لزيادة معدل نمو العمالة السنوي خلال هذه الفترة حيث وصل الى أعلى معدل له وهو ١٦,١% عام ١٩٩٤. وهذا يتطلب الآتي:

١- الحــد مــن زيــادة القــوى العاملة غير الماهرة ، حيث يجب الاهتمام بتنمية القوى العاملة والتركيز على نوعيتهم وليس عددهم.

٢- ضرورة الاهتمام بزيادة معدل نمو إنتاجية العامل عن معدل نمو أجر العامل .

جدول (٦) المؤشرات الاقتصادية لقطاع الفنادق والمطاعم

البيان	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	المتوسط
إجمالي العمالة(عامل)	8,901	10,500	13,091	15,224	16,194	18.800	20.620	22.289	23.655	24.682	26.900	18,260
معدل نمو العمالة السنوي	غ-م	3.8	24.7	16.3	6.4	16.1	9.7	8.1	6.1	4.3	9.0	10.45
إجمالي الأجور (بالمليون درهم)	غ-م	غ-م	غ-م	غ-م	غ-م	385	417	477	524	551	571	418
معدل نمو الأجور السنوي	غ-م	غ-م	غ-م	غ-م	غ-م	0.0	8.3	14.4	9.9	5.2	3.6	6.9
قيمة الإنتاج الإجمالي (بالمليون درهم)	575	778	815	896	1,015	1,023	1,095	1,549	1,759	1,915	2021	1,222
معدل نمو الإنتاج السنوي	0	86	4.8	9.9	13.3	0.8	7.0	41.5	13.6	8.9	5.5	19.12
إجمالي الاستثمارات بالمليون درهم	50	365	626	728	740	751	968	1,078	1,213	1,285	1307	828
معدل نمو الاستثمارات السنوي	0	10.4	71.5	16.3	1.6	1.5	28.9	11.4	12.5	5.9	1.7	16.18
متوسط اجر العامل السنوي (بالدرهم)	0	0	0	0	0	20,479	20,223	21,401	22,152	22,324	21,227	12,780
إنتاجية الدرهم /أجر	غ-م	غ-م	غ-م	غ-م	0.00	2.66	2.63	3.25	3.36	3.48	3.54	3.2
متوسط إنتاجية العامل (بالدرهم)	64,599	74,095	62,257	58,854	62,678	54,415	53,104	69,496	74,361	77,587	75,130	66,052
الفائض الاقتصادي (بالدرهم)	64,599	74,095	62,257	58,854	62,678	33,936	32,881	48,095	52,209	55,263	53,903	54,434

المصدر : تــم حســابها مــن قبل الباحث باستخدام المؤشرات بالاعتماد على بيانات دائرة التنمية الاقتصادية . ويمكن الفصل بين قطاع الفنادق والمطــاعم على أساس أن متوسط مساهمة الفنادق فى الناتج المحلى الإجمالي لقطاع للفنادق والمطاعم نحو ٥٦%. ، ومتوسط نصيب الفــنادق مــن إجمالــي الاستثمارات فى قطاع الفنادق والمطاعم ٧٧% ، ومتوسط استيعاب قطاع الفنادق من القوى العاملة من قطاع الفنادق والمطاعم نحو ٤٨% . وذلك حسب البيانات الصادرة من وزارة التخطيط خلال الفترة من ١٩٩٠-١٩٩٩ .

غ-م بيانات غير متاحة

٣- قياس معدل العائد الاقتصادي في القطاع السياحي بالنسبة إلى بقية الأنشطة الاقتصادية

يعتــبر معدل العائد المالي أو الاقتصادي من المعايير التقليدية لقياس مستوى القطاع الاقتصادي أو مستوى أي فرع من فروع النشاط أو مستوى المشروع وانه يمكن استخدام المعادلة التالية لقياس معدل العائد في القطاعات الاقتصادي .

معــدل العائد = جملة تكاليف الإنتاج ــ (جملة مستلزمات الإنتاج والاستهلاك + الأجور والمرتبات) / جملة الأصول الثابتة + رأس المال

ويوضــح الجدول رقم (٧) معدلات العائد الاقتصادي للأنشطة الاقتصادية وذلك بالاعتماد على البيانات المتاحة لدى بلدية دبي عام ١٩٩٥ .

جدول (٧) معدل العائد في الأنشطة الاقتصادية (القيمة بالألف درهم)

الزراعة	95,461	34,989	60,473	836	4,813	10.71
المناجم والمحاجر	21,184	4,118	17,066	94	1,947	8.36
الصناعات التحويلية	6,398,033	3,934,851	2,463,182	210,506	1,148,869	1.81
الصناعات الحرفية	1,647,239	369,892	1,277,346	11,143	91,434	12.45
التشييد والبناء	8,011,001	4,891,052	3,119,949	164,476	1,031,308	2.61
التجارة	28,987,446	3,455,432	25,532,014	236,831	1,613,831	13.80
إصلاح الأجهزة	932,912	243,548	689,365	12,995	90,069	6.69
الفنادق	2874810	1215674	1659135	65011	906176	7.8
التخزين	5,368,251	1,980,474	3,387,776	121,592	1,424,225	2.19
العقارات	3,144,365	752,531	2,391,834	35,465	321,882	6.69
التعليم	924,961	189,519	735,442	29,024	215,219	3.01
الصحة	356,690	61,498	295,192	8,309	45,715	5.46
خدمات المجتمع	706,971	217,289	489,681	19,093	104,160	3.97

المصدر : مسح المؤشرات الاقتصادية وظروف العمل لمنشآت القطاع الخاص، بلدية دبي ، ١٩٩٥

وبالتالي يتضح أن معدل العائد الاقتصادي فى قطاع الفنادق وصل الى ٧,٨% عام ١٩٩٥ ثم ارتفع تدريجياً الى ١٢-١٣% عـــام ١٩٩٩ . ويصل معدل النمو الاقتصادي للسياحة البحرية وحدها الى حوالي ٦% خلال الفترة ١٩٩٥-١٩٩٩ بينما تبلغ هذه النسبة فى أفريقيا والمحيط الهادى نحو ٣,٥% . وذلك حسب البيانات الواردة من دائرة السياحة والتسويق التجاري .

ولحساب محددات معدل النمو الاقتصادي فى قطاع السياحة تم الاعتماد على نماذج النمو أبرزها نموذج سولو والذي حصل بموجبها على جائزة نويل في الاقتصاد عام ١٩٨٧ الذى يعزى للنمو الاقتصادي الى الاستثمارات والعمالة وإجمالي إنتاجية عوامل الإنتاج . كما هو موضح من الجدول (٨)

جدول(٨) حسابات محددات معدلات النمو الاقتصادي لقطاع السياحة (الفنادق والمطاعم)

السنوات	GDP	GV%	K	GK%	L	GL%	BK%	BK*GK	BL%	BL*GL	GF%	GA%
	الناتج المحلي الإجمالي	معدل التغير السنوي	رأس المال	معدل التغير السنوي	عدد العمالة	معدل التغير السنوي	مرونة الناتج الى رأس المال	مرونة رأس المال * معدل التغير السنوي	مرونة الناتج الى العمالة	مرونة العمالة * معدل التغير السنوي	معدل نمو مدخلات عوامل الإنتاج	نمو إنتاجية عوامل الإنتاج
	1	2	3	4	5	6	7=1/3	8=7*4	9=1/5	10=9*6	11=10+8	12=11-2
1985	575	0	50	0	8,901	0	0	0	0	0	0	0
1990	778	35.30	365	630.00	10,500	17.96	5.6	3,530	196.53	3,530	70.6	-35.3
1991	815	4.76	626	71.51	13,091	24.68	6.7	476	19.27	476	9.5	-4.8
1992	896	9.94	728	16.29	15,224	16.29	61.0	994	61.00	994	19.9	-9.9
1993	1,015	13.28	740	1.65	16,194	6.37	805.7	1,328	208.45	1,328	26.6	-13.3
1994	1,023	0.79	751	1.49	18,800	16.09	53.0	79	4.90	79	1.6	-0.8
1995	1,095	7.04	968	28.89	20,620	9.68	24.4	704	72.70	704	14.1	-7.0
1996	1,549	41.46	1,078	11.36	22,289	8.09	364.9	4,146	512.24	4,146	82.9	-41.5
1997	1,759	13.56	1,213	12.52	23,655	6.13	108.3	1,356	221.21	1,356	27.1	-13.6
1998	1,915	8.87	1,285	5.94	24,683	4.35	149.4	887	204.07	887	17.7	-8.9
1999	2,021	5.54	1,307	1.71	26,900	8.98	323.3	554	61.63	554	11.1	-5.5

المصدر : تم حسابها بواسطة الباحث من واقع بيانات إحصاءات التنمية ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة .

ويتضـــح مـــن الجـــدول ارتفاع مدخلات العمالة وبنسبة أعلى من النمو فى إجمالي عوامل الإنتاج ، وان الناتج المحلى الإجمالي نما بمعدلات عالية مصحوباً بنمو مرتفع فى مدخلات عوامل الإنتاج ، ويتضح أن نمو إجمالي إنتاجية عوامل الإنتاج كان سالباً فى معظم السنوات (١٩٨٥-١٩٩٩) وان نمو الناتج المحلى الإجمالي لم يتأثر بإجمالـــي إنتاجـــية عوامل الإنتاج .وهذا يفسر أن القطاع السياحي لم يتأثر بالتقدم الفنى والتكنولوجي بل يعتمد بصفة أساسية على العمالة وليس على كثافة رأس المال .

٤- حساب مساهمة قطاع السياحة فى الناتج المحلى الإجمالي

تـــدل البـــيانات الواردة من بيانات دائرة التنمية الاقتصادية أن إيرادات فنادق دبي والشقق الفندقية عام ١٩٩٩ تصل الى ٢,٢٣ مليون درهم ، ولذا فإن القيمة المضافة للفنادق والشقق الفندقية تقدر بحوالي ١,٢٦ مليار درهم وذلك على أساس أن القيمة المضافة فى قطاع الفنادق عام ١٩٩٣ على مستوى الدولة بحوالي ٥٥% من إجمالي الإيرادات المحققة ، وقد تم استخدام هذه النسبة لحساب القيمة المضافة لقطاع السياحة فى إمارة دبي كالتالي :[1]

البيان	متوســط الإنفـــاق للسائح فى الرحلة الواحدة بالدرهم (١)	الإجمالي بالمليون درهم (٢)	نسبة الإنفاق(٣)	إجمالي الإنفاق بالدرهم
التسوق	٢٥١٥	6,239	%٢٧,٥	١٧١٦
وسائل التسلية والترفيه	٧١٥	1,774	%٦٨,٠	١٢٠٦
المواصلات	١٦١	399	%٧٥	٢٩٩
الرحلات المحلية	١٩١	474	%٥٥,٠	٢٦١
الإجمالي	٣٥٨٢	8,886		٣٤٨٢

المصدر : (١) من مسح الزوار VISTOR SURVEY على ١٣٣٣ فرد ، دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ١٩٩٨

(٢) متوسط مدة الإقامة ٢,٤ يوم ، وعدد الزوار عام ١٩٩٩ نحو ٢٤٨٠٨٢١ حسب بيانات دائرة التنمية الاقتصادية .

(٣) مسح الزوار DUBAI VISTOR SURVEY، دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ٢٠٠٠ .

وباســتخدام البــيانات الســابقة يمكن الوصول الى نسبة مساهمة قطاع السياحة فى الناتج المحلى الإجمالي عام ١٩٩٩ كالتالي:

البيان	متوسط الإنفاق للسائحين فى الرحلة الواحدة بالمليون الدرهم
القيمة المضافة للفنادق والشقق الفندقية	١،٢٥٥
أرباح شركات الطيران (١)	٣١٣
إنفاق السائحين	٣،٤٨٢
مساهمة السياحة فى الناتج المحلى الإجمالي	٥،٠٥٠
الناتج المحلى الإجمالي	٤٦،٢٥٧
نسبة مساهمة قطاع السياحة فى الناتج المحلى الإجمالي	١٠,٩

المصدر : (١) DUBAI VISTOR SURVEY ، دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ٢٠٠٠

وبالتالـــي يتضح أن مساهمة قطاع السياحة فى الناتج المحلى الإجمالي عام ١٩٩٩ تصل الى ١١% بينما كانت عـــام ١٩٩٨ ١١,٦% ، ١٣% عـــام ١٩٩٧ . وبالتالـــي يتضـــح أن مساهمة قطاع السياحة فى الناتج المحلى الإجمالـــي لامارة دبي حوالي ٢,٥ مرة من مساهمة قطاع الفنادق والمطاعم وذلك بسبب ارتفاع قيمة مشتريات السائحين من النشاط التجاري .

[1] يتم قياس القيمة المضافة بصفة عامة على مستويين هما :-
القيمة المضافة الإجمالية والقيمة المضافة الصافية . وتتكون القيمة المضافة الإجمالية من قيمة الأجور والإيجارات والفوائد وفائض العمليـــات الجارية وقيمة الإهلاك . أما القيمة المضافة الصافية فهي تتكون من العناصر الأربعة السابقة ناقصا قيمة الإهلاك. وتعكس القيمة المضافة حجم العائد الإجمالي الذي يحصل عليه المجتمع من القطاع الفندقي. والذي يصل إلى اكثر من مليار سنوياً .

ثالثاً : اثر التغيرات الهيكلية على الإنتاجية في قطاع السياحة خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٩

في هذا الجزء سوف تتم محاولة حساب اثر التغيرات الهيكلية في قطاع السياحة على إنتاجية العمالة واثرها على زيــادة القــيمة المضافة باستخدام نموذج KARL HEING HORN [٢]، أو بمعنى آخر مدى مساهمة الزيادة فى إنتاجــية عنصر العمل فى زيادة القيمة المضافة، وبالرجوع إلى البيانات الواردة والمحسوبة بالجدول (٨) . يتضــح أن إنتاجــية العــامل الواحد قد انخفضت بمبلغ ١,٠٥ درهم تقريبا سنويا فى المتوسط خلال الفترة من ١٩٨٥ - ١٩٩٠، وانخفضــت بمقدار اكثر خلال الفترة ١٩٩١-١٩٩٩ حيث انخفضت بمقدار ١,٩٥درهم لكل عامل .

والتفســير المنطقي لهذا الانخفاض والتغير الكبير أن فترة التسعينات كانت بداية الاهتمام الحقيقي بقطاع السياحة فــى إمــارة دبــي ومــن ثم كانت فترة لاكتساب مهارات وخبرات جديدة ، وعادة فان نتائج واثار عملية تراكم المهارات والخبرات والمعارف والتكنولوجيا الجديدة لا تظهر إلا بعد فترة طويلة ، هذا بالإضافة الى زيادة عدد العاملين غير الماهرة فى هذا القطاع وخاصة فى نشاط المطاعم.

ولمعــرفة نســبة انخفاض الإنتاجية فى القيمة المضافة المتولدة فى قطاع السياحة خلال فترة الدراسة ، نضرب ١٠٥ درهم /عامل (وهى النقص فى الإنتاجية الى حققها كل عامل فى المتوسط خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٠) ، فى عدد العاملين فى سنة المقارنة ١٩٩٠ وعددهم ٤٤،٥١٥ عامل = ٤٦،٧٤٠ درهم .

وعلــيه فــان الأثر الكلى للتغيرات الهيكلية فى قطاع السياحة على الإنتاجية قدرة ٤٧ الف درهم بالسالب وهذا الــرقم يمثل ٣,٨% من الزيادة التي حدثت فى القيمة المضافة المتولدة فى قطاع السياحة خلال الفترة ١٩٨٥-١٩٩٠ ، وهذا معناه أن الانخفاض فى إنتاجية العمالة كانت حوالي ٣,٨% من الزيادة فى القيمة المضافة .

وباتباع نفس الأسلوب للفترة ١٩٩١-١٩٩٩ نجد أن الانخفاض فى إنتاجية العمالة ضئيل جدا بالنسبة الى الزيادة التي حدثت فى القيمة المضافة خلال هذه الفترة .

ونلاحــظ مــن الجدول (٩) أن زيادة الاهمية النسبية لعدد العاملين فى قطاع السياحة كان له أثرة السلبي على انخفــاض الإنتاجية فى ١٩٨٥-١٩٩٠ ويرجع ذلك الى سياسة تشغيل العمالة غير الماهرة فى قطاع المطاعم . بينما كان العكس فى قطاع الفنادق كان له آثار إيجابية على الإنتاجية .

وبالــنظر إلــى الفــترة ١٩٩١-١٩٩٩ ، نجــد أن نقــص الاهمــية النســبية للعامليــن فــى قطاع التجارة كــان له أثرة الإيجابي على تخفيض نقص الإنتاجية . وذلك راجع الى زيادة مساهمة القطاع الخاص فى قطاع الــتجارة . وذلك عكس قطاع الفنادق والمطاعم حيث أن زيادة الاهمية النسبية للعاملين كان له أثره السلبي على نقص الإنتاجية وهذا راجع الى زيادة عدد العاملين غير الماهرة فى قطاع الفنادق والمطاعم خاصة .

وعليه فان هذا يعطى مؤشرا على ضرورة منح الألوية الى الاهتمام بالعمالة الماهرة وتخفيض عدد العمالة غير الماهرة وخاصة فى مجال الفنادق .

وعلــى العموم فأنه بالنظر الى العمود الأخير بالجدولين رقم (٩) ، (١٠) يمكن التعرف على مشاركة كل نشاط من أنشطة قطاع السياحة في الزيادة أو الانخفاض الذي تحقق ، وما إذا كان هذا الدور موجبا أو سالبا، ومن ثم يستطيع المخطط تصحيح الاختلالات التي أدت الى تناقص إنتاجية العمالة خلال إعداد الخطط المستقبلية .

---

[2] DR.KARL HEING HORN, STRUCTURAL CHANGES AND PRODUCTIVITY , MEMO,773,INP, CAIRO , 1967.

جدول (٩) اثر التغيرات الهيكلية في القطاع السياحي على الإنتاجية (الفترة ١٩٨٥ ١٩٩٠)

البيان	القيمة المضافة بالأسعار الجارية		العمالة بالألف عامل		أداء النشاط		الفرق بين أداء النشاط وأداء القطاع	الأهمية النسبية للعاملين		التغير الهيكلي	مشاركة كل نشاط درهم/عامل
	1985	1990	1985	1990	1985	1990		1985	1990		
القطاعات السياحية											
قطاع التجارة	2885	3898	33487	34015	86	115	10	79.00	76.41	-2.59	-0.25
قطاع الفنادق	332	436	4272	5040	78	87	-19	10.08	11.32	1.24	-0.23
قطاع المطاعم	243	342	4629	5460	52	63	-42	10.92	12.27	1.34	-0.57
الإجمالي	3460	4676	42388	44515	82	105	0	١٠٠	١٠٠	0.00	-1.05

المصـــدر : بيانات عام ١٩٨٥ من واقع المسح الصناعي لعام ١٩٨٥ ، أما بيانات عام ١٩٩٠ فهي محسوبة من البيانات المنشورة في مجلة التجارة والصناعة الصادرة من غرفة تجارة وصناعية دبي ، أعداد مختلفة . وبقية البيانات محسوبة بواسطة الباحث .

البيان	القيمة المضافة بالأسعار الجارية		العمالة بالألف عامل		أداء النشاط		الفرق بين أداء النشاط وأداء القطاع	الأهمية النسبية للعاملين		التغير الهيكلي	مشاركة كل نشاط درهم/عامل
	1991	1999	1991	1999	1991	1999		1991	1999		
القطاعات السياحية											
قطاع التجارة	4463	10132	68970	94850	65	107	2	84.05	77.91	-6.14	-0.11
قطاع الفنادق	456	1132	6284	12912	73	88	-17	7.66	10.61	2.95	-0.51
قطاع المطاعم	359	889	6807	13988	53	64	-41	8.30	11.49	3.19	-1.33
الإجمالي	5278	12153	82061	121750	64	100	-5	100.00	100	0.00	-1.95

جدول (١٠) اثر التغيرات الهيكلية في القطاع السياحي على الإنتاجية (الفترة ١٩٩١ ١٩٩٩)

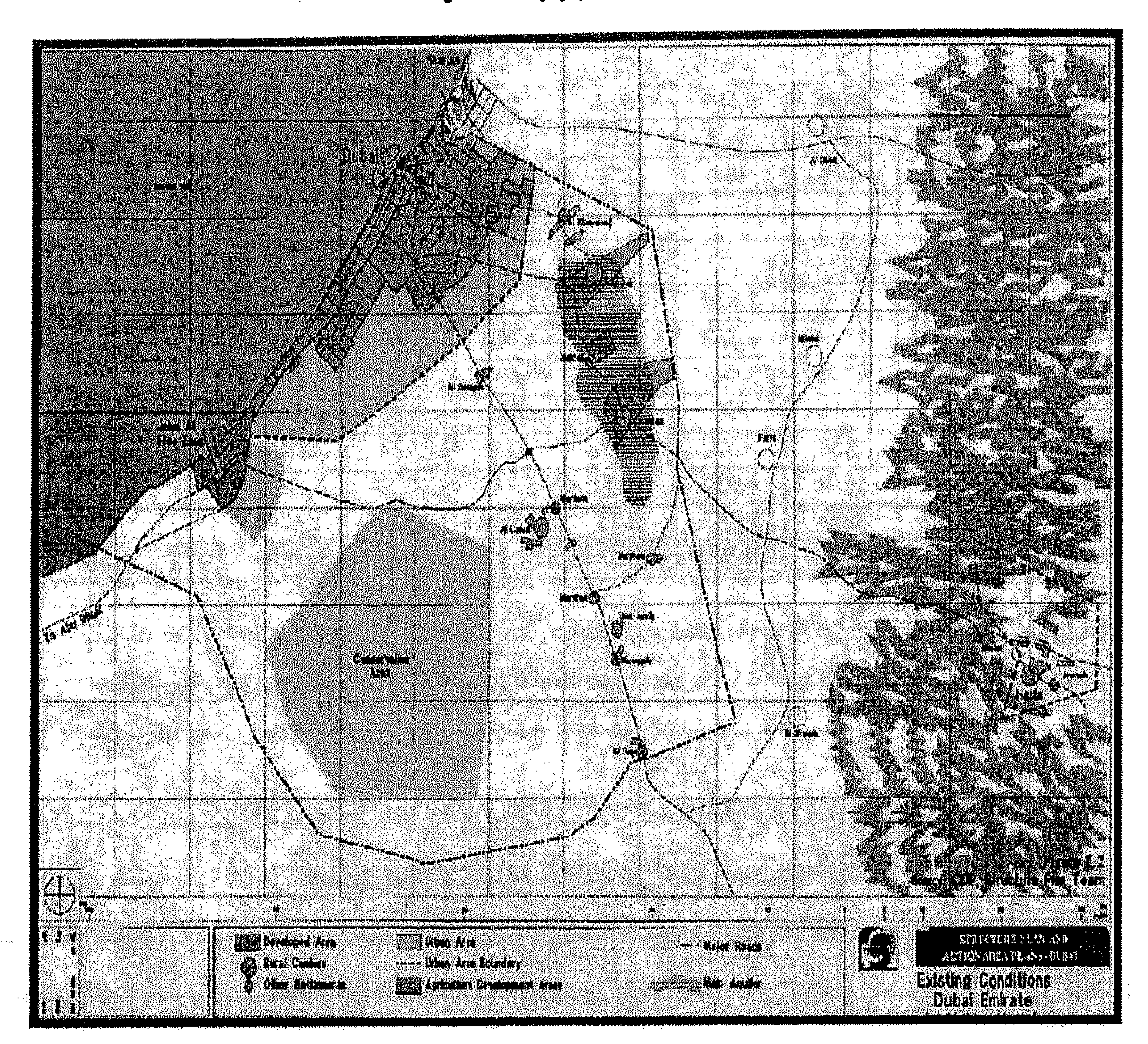
المصدر : محســوب بواسطة الباحث من واقع البيانات المنشورة في مجلة التجارة والصناعة الصادرة من غرفة تجارة وصناعية دبي ، أعداد مختلفة .

الجزء الثاني : تحليل الوضع الراهن بقطاع السياحة وعلاقته بالتخطيط العمراني :

أولاً : التحليل العمراني لقطاع السياحة في إمارة دبي

١- تــبلغ مساحة إمارة دبي ٣٩٨٧ كم مربع عدا منطقة حتا والتي تبلغ مساحتها ١٢٧,٣ كم مربع وتبلغ نسبة الأراضـــي المســتغلة والمخصصـــة (أراضي مستغلة بمنطقة دبي الحضرية، التجمعات الريفية، ملاعب ومضـــامير السباق، ومزارع متخصصة، مناطق حماية المياه الجوفية، مناطق المحميات الطبيعية، خطوط المرافق الرئيسية من كهرباء وغاز، خطوط الطرق الرئيسية خارج المنطقة الحضرية، المناطق العسكرية، المطار المستقبلي) حوالي ٦٧,٢% من إجمالي المساحة الكلية لإمارة دبي عدا منطقة حتا، كما تبلغ نسبة الأراضي المستغلة في منطقة حتا حوالي ٤٥% من المساحة القابلة للتنمية.ويوضح الشكل رقم (١) إمارة دبـــي حيث يقسمها خور دبي الى شطرين هما ديره وبر دبي . ويمتد خط شاطئها مسافة ٦٦ كلم ، ويمتد الخور الى مسافة ١٢ كلم من الشاطئ وتبلغ مساحة المنطقة الحضرية ٦٠٤,٨ كلم مربع.

شكل رقم (١) إمارة دبي



٢- تصـــل الاستعمالات السياحية بمنطقة دبي الحضرية إلى حوالي ٣٢٩٦ هكتار عام ٢٠٠٠ أي بنسبة مئوية تقدر ١٦,١% من إجمالي مساحة المنطقة الحضرية وتتركز معظم الفنادق والمطاعم في منطقة الأعمال المركزية. ويصل معدل النمو السنوي للاستعمالات الرياضية والترفيهية حوالي ٣,٤ %خلال الفـــترة مـــن عام ١٩٨٥ حتى عام ١٩٩٣ ثم زاد معدل النمو السنوي الى ٨,٦% عام ٢٠٠٠ نتيجة الاهتمام بتوسيع الرقعة الخضراء وتنشيط الحركة السياحية وذلك على الرغم من انخفاض معدل النمو الســـنوي للتنمـــية العمرانـــية بصفة عامة إلى ٣,٦% للمحافظة على الرصيد المتبقي من الأراضي وتحقـــيق التنمية العمرانية المستدامة ، كما هو موضح من الجدول (١١) . وتصل مساحة المحميات الطبيعـــية فـــى إمـــارة دبـــي الى نحو ١٦،٣٤٥,٩ هكتار (٤٢٣٠,١٣ هكتار للمحميات الشاطئية ، ٣٢٦٨,٥ هكتار للمحميات البحرية ، ٨٨٤٧,٢٧ هكتار للمحميات البرية)[٣]

[٣] بلدية دبي ، إدارة التخطيط والمساحة ، قسم الدراسات التخطيطية ، عام ٢٠٠٠ .

جدول رقم (١١) نسب استعمالات الأراضي خلال الفترة ١٩٨٥-٢٠٠٠

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
سكني	2,428	20.91	3,744	25.56	5,669	30.18	6,031	29.57
سكني / تجاري	235	2.02	312	2.13	549	2.92	649	3.18
تجاري	245	2.11	392	2.68	481	2.56	496	2.43
المطاعم[4]							21	0.10
الفنادق[5]							103	0.50
الخدمات الرياضية والترفيهية	1,337	11.52	1,758	12.00	1,834	9.76	1,867	9.15
صناعي	1,242	10.70	1,916	13.08	2,562	13.64	2,861	14.03
النقل	2,239	19.29	2,537	17.32	3,447	18.35	3,881	19.03
الخدمات الحكومية	371	3.20	383	2.61	397	2.11	400	1.96
الخدمات المؤسسية	404	3.48	552	3.77	672	3.58	680	3.33
المرافق	1,529	13.17	1,775	12.12	1,927	10.26	2,100	10.30
المحميات	1,579	13.60	1,279	8.73	1,245	6.63	1,305	6.40
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

المصدر : بيانات عام ١٩٨٥-١٩٨٣ من المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية-بلدية دبي-عام ١٩٩٤، بيانات ١٩٩٨ من استراتيجية وبرامج تنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية-١٩٩٩،بيانات عام ٢٠٠٠ تم تقديرها بواسطة الباحث عدا بيانات المطاعم والفنادق فهي من المسح الإحصائي الشامل لامارة دبي عام ٢٠٠٠ .

ويشير المسح الإحصائي الشامل عام ٢٠٠٠ إلى أن المساحة الكلية لقطاع الفنادق والمطاعم تبلغ حوالي ١,٢٤ متر مربع أي بنسبة ٥,١% من إجمالي منشآت القطاع الاقتصادي (غير متضمنة القطاع الحكومي) .
كما يبلغ متوسط عدد العاملين بالمنشأة الواحدة حوالي ١٤ عامل ، ويبلغ متوسط مساحة المنشأه حوالي ٥٥١ متر مربع ، كما يبلغ نصيب العامل من المساحة المستغلة حوالي ٣٩ متر مربع. كما يتضح من الجدول (١٢).

جدول رقم (١٢) تصنيف الأنشطة السياحية في إمارة دبي طبقاً للمساحات المستغلة

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
الفنادق	1,028,611	83.4	3956.20	56	70.1
المطاعم	204,426	16.6	102.73	9	11.98
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

المصدر : المسح الإحصائي الشامل عام ٢٠٠٠ ، بلدية دبي.

ويشير بيانات المسح الإحصائي الشامل لبلدية دبي عام ٢٠٠٠ الى أن عدد الفنادق العاملة ٢٦٠ فندق وان عدد العاملين ١٤,٦ الف عامل وان متوسط مساحة الفندق حوالي ٣٩٥٦ متر مربع ، ويصل متوسط عدد الغرف بكل فندق تصل الى ٧٢ غرفة ومتوسط عدد الأسرة حوالي ١٢٠ غرفة ، وبالتالي يصل معدل التزاحم ١,٧ سرير / غرفة وسوف يتم الاستعانة بهذه البيانات عند تقدير الاحتياجات المستقبلية من الأراضي للفنادق والشقق الفندقية خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٢٠ كما هو موضح من الجدول (١٣) .

[4]بيانات المطاعم تقع ضمن الاستعمالات التجارية خلال الفترة ٨٥ ١٩٩٨ بينما تم فصلها عام ٢٠٠٠بواسطة الباحث باستخدام بيانات المسح الإحصائي الشامل لبلدية دبي.

[5]بيانات الفنادق تقع ضمن الاستعمالات السكنية خلال الفترة ١٩٨٥ ١٩٩٨ بينما تم فصلها عام ٢٠٠٠بواسطة الباحث باستخدام بيانات المسح الإحصائي الشامل لبلدية دبي.

جدول (١٣) المؤشرات العمرانية لقطاع الفنادق عام ١٩٩٩

المساحة الطابقية للفنادق	١٠،٠٢٨،٦١١
عدد نزلاء الفنادق عام ١٩٩٩	٢،٤٨٠،٠٨٢١
عدد الفنادق عام ١٩٩٩	٢٦٠
متوسط مساحة الفندق	٣٩٥٦ متر مربع
نسبة المساحة المستغلة لغرف الفنادق من المساحة الطابقية	٥٠%
متوسط المساحة المستغلة لغرف الفنادق	١٩٧٨ متر مربع
عدد غرف الفنادق عام ١٩٩٩	١٨،٦٣٨
متوسط عدد الغرف للفنادق	٧٢ غرف
عدد أسرة الفنادق عام ١٩٩٩	٣١،٢٦٧
متوسط عدد الأسرة لكل فندق	١٢٠ سرير
متوسط مساحة الغرفة	٢٨ متر مربع
معدل التزاحم للأسرة / الغرفة	١،٦٨ سرير/ غرفة

٣- إن عملــية الــنمو العمراني أو التوسع الكبير في الأراضي المنماة تعتبر من أهم إفرازات عملية التحضر والتــي حولت مدينة دبي من مدينة ساحلية تعتمد على الصيد إلى مركز للأعمال والتجارة والسياحة على مستوى الشرق الأوسط خلال فترة لا تتجاوز الثلاثين عاماً .

هذا التوسع الحضري الذي غير وجه دبي على كافة الأصعدة وعلى وجه الخصوص تركيبة وحجم الهيكل العمرانــي نــاتج عــن ثلاثــة عوامل رئيسية تتبلور في زيادة الناتج الاقتصادي من خلال الاعتماد على القطاعــات غــير النفطــية واستجلاب التقنية الحديثة في مجالات النقل والمرافق العامة (كهرباء- مياه- اتصالات) وسياسة الحكومة في تنمية الأراضي الحضرية .

ويتتبع تطور الهيكل العمراني من خلال خطط التنمية العمرانية لإمارة دبي نجد أنها مرت بعدة مخططات رئيسية لتدعم رؤية إمارة دبي للمرحلة المقبلة والتي تتلخص فى " **تدعيم الدور الإقليمي لدبي كمركز للمال والأعمــال والــتجارة والســياحة** "وذات تأثير قوى على توفير الخدمات والمرافق السياحية ومن أهم هذه المخططات العمرانية هي:

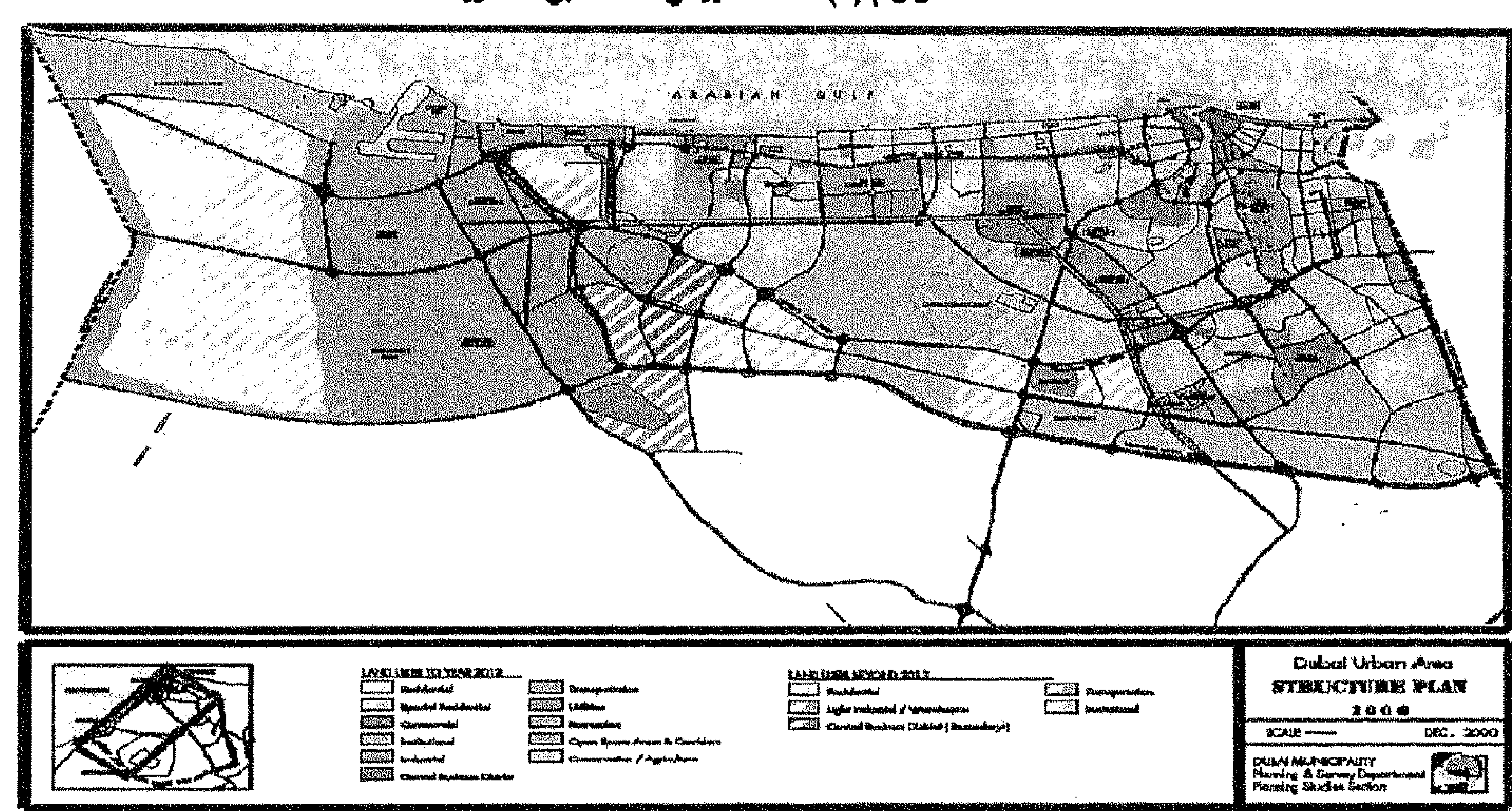
١- تم تكليف المخطط جون هاريس بوضع مخطط لتطوير المدينة عام ١٩٦٠. وهدفت استراتيجية التخطيط إلــى زيــادة دور النشــاط التجاري في منطقة الأعمال المركزية . وقد اقترح المخطط شبكة طرق على مستوى المدينة لمواكبة نمو حركة النقل . وقد اتسم ذلك المخطط برؤية شمولية بحيث يتلاءم مع التغيرات والتوسعات التي حدثت في استعمالات الأراضي مثل إنشاء ميناء راشد ومطار دبي الدولي ، وقد تميز ذلك المخطط بالمحافظة على المباني التراثية والاهتمام بالموارد السياحية .

٢- بعد ظهور النفط بكميات اقتصادية وأصبحت دبي قوة اقتصادية مؤثرة ، وبالتالي برزت أهمية دبي كمركز للــتجارة والأعمــال والسياحة وقطب جاذب للعمالة الأمر الذي أدى إلى ظهور تباشير التنمية الاقتصادية والعمرانية . تم تحديث المخطط الأساسي عام ١٩٧٠ وتحديد الخطوط العريضة لأعمار المدينة واتجاهات نموهــا واحتــياجات المدينة خلال تطورها من الخدمات والمرافق السياحية مثل الفنادق والمباني الترفيهية والاهتمام بالشواطئ .

٣- نتيجة للطفرة الاقتصادية التي ظهرت خلال السبعينات والاستثمارات الضخمة في المرافق العامة تم تكليف شـــركة استشارية عالمية عام ١٩٨٥ بوضع مخطط التنمية الشاملة لإمارة دبي حتى عام ٢٠٠٥ حيث تم تحديـــد مخطـــط الإمارة متضمن الخطة الاقتصادية وخطة تنمية الموارد الطبيعية والبيئية والمحافظة على المناطق التراثية للنهوض بالقطاع السياحي .

٤- نتيجة لما تم تنفيذه بالمقارنة مع مخطط التنمية الشاملة ونتيجة للعوامل والمتغيرات المحلية والإقليمية التي طرأت سنويا على مخطط التنمية الشامل لامارة دبي من متغيرات بيئية وتخطيطية وحرصا على الاستفادة من الاستثمارات في الإمارة من المرافق والخدمات العامة وتشجيع النمو الاقتصادي للإمارة وذلك لتخفيض الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي للدخل. قامت بلدية دبي بوضع استراتيجية طويلة المدى للنمو الشامل لامـــارة دبـــي من خلال المخطط الهيكلي . وقد تم اعتماد المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية والذي يغطى الفترة الزمنية ١٩٩٣-٢٠١٢ . ويوضح الشكل رقم (٢) المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية .

شكل رقم (٢) المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية



وقد اعتمد المخطط الهيكلي على مجموعة من العناصر الهيكلية والتي ترجمت إلى أربعة محاور وظيفية لتحقيق التوازن بين الشكل الحضري ونمو الإمارة من ناحية الحجم واتجاه النمو الاقتصادي والاجتماعي . وتتلخص تلك المحاور فى التالي:

- المحـــور الســـياحي والذي يؤكد على دعم القطاع السياحة من خلال توفير الأراضي للمرافق السياحية والاســـتفادة من المقومات السياحية للإمارة حسب الحيز المكاني لها والتي تربط بين البحر والصحراء من خلال شبكة طرق متعامدة .
- محـــور راس الخـــور (ترفيهـــي/ ثقافي/ بيئي) للاستفادة من الواجهة المائيـــة طبيعيـــاً واقتصـــادياً وتحقـــيق الاستفادة القصوى من إمكانيات المنطقة سياحياً، وتوفير الاستعمالات الترفيهية (نادي لليخوت والرياضات المائية وقرية ترفيهية وكذلك أنشطة بحرية ومطاعم مائية ومركز أبحاث مائية) .

- المحور الريفي(الخوانيج / العوير). للمحافظة للطبيعة الجغرافية والبيئة الطبيعية المتميزة.
- المحور الصناعي (ميناء جبل على المنطقة الحرة لجبل على المطار الدولي المستقبلي) .

وتوضـــح المحـــاور السابقة الفكرة العامة للتطور العمراني فى إمارة دبي وقد روعي فى هذا المخطط الاهتمام بالنشاط السياحة من خلال توفير مقومات التنمية السياحية .

وبتحلـيل معــدلات الــتطور العمرانــي لمنطقة دبي الحضرية خلال الفترة ١٩٩٣-٢٠٠٠ فيما يتعلق بالقطاع السياحي يتضح أن الزيادة فى المساحة المنماة والتي تخدم القطاع السياحي وصلت إلى ٢٥٩ هكتار من ١٩٩٣ إلـــى عـــام ٢٠٠٠ (أي من ٣٠٣٧ هكتار ١٩٩٣ إلى ٣٢٩٦هكتار عام ١٩٩٩) . وزاد عدد السياح من ١,١ مليون سائح عام ١٩٩٣ إلى ٢,٥ مليون سائح عام ١٩٩٩، كما زاد عدد الفنادق من ١٦٧ فندق عام ١٩٩٣ الى ٢٦٠ فندق عام ١٩٩٩ أي بمعدل ٥٥,٦%. وزاد عدد الغرف بمدل ٩٩% خلال الفترة ١٩٩٣ الى ١٩٩٩.

يتضـــح أن معدل النمو الحضري وصل إلى ٥,٢% سنوياً خلال السنوات ١٩٩٠-١٩٩٩ ، ووصل معدل النمو المســكاني إلـــى ٥,٥% سنوياً ووصل معدل النمو السنوي لنزلاء الفنادق الى ١٤,٦% أي أن معدل نمو السياح السنوي يصل إلى ٢,٦ مرة من معدل نمو السكان السنوي وهو مؤشر يدل على بداية الاهتمام بالتنمية السياحية.

٥- قامت دائرة التنمية الاقتصادية بالتنسيق مع فريق عمل المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية عام ١٩٩٥ بـــإعداد استراتيجية خطة التنمية الاقتصادية والتي تتمحور حول تحقيق معدلات نمو مرتفعة وذلك بتشجيع وتقويـــة القطاعـــات الاقتصادية ذات النمو المتسارع خاص قطاع التجارة والنقل والسياحة مع العمل على توســـيع القاعدة الاقتصادية للإمارة من خلال الترويج لاقامة الصناعات التحويلية والخدمات ذات الاهمية الاستراتيجية والمردود الاقتصادي على المدى الطويل .

وتولى الخطة اهتماماً خاصاً للنمو المستقبلي للتوليفة القطاعية فى الناتج المحلى الاجمالى حيث تمت دراسة خيارين:

- الخـــيار الأول الذي يرتكز على استراتيجية التنمية القطاعية السائدة والتي تعتمد بشكل رئيسي على قطاعـــات التجارة والنقل والسياحة ، بينما يلعب القطاع الصناعي والقطاعات الأخرى دور ثانوي . وهو خيار يتطلب يد عاملة كثيرة
- الخـــيار الثانـــي : إعطـــاء أهمية كبير لقطاعات التجارة والنقل والسياحة مه إعطاء الأولوية للقطاع الصناعي وهو يتطلب استثمارات رأسمالية اكثر . وهو الخيار المفضل للخطة .

٦- تحويل مجلس الترويج السياحي والتجاري الى دائرة السياحة والتسويق التجاري عام ١٩٩٤ وذلك بوضع تصـــورات عملية لتشجيع قطاع السياحة من خلال ربط التنمية السياحية باستراتيجية التسويق والتي تعتمد علـــى عنصـــر الزوار والمقيمين . والتركيز على رفع مستوى أداء الخدمات والمرافق السياحية من خلال التنسيق مع بلدية دبي المسؤولة عن توفير الخدمات وصيانة المرافق السياحية .

ثانياً : تحليل حجم الطلب والعرض الحالي لنشاط قطاع السياحة

١- حجم الطلب الحالي على مرافق قطاع السياحة فى إمارة دبي :

تتنوع مصادر الطلب على مرافق قطاع السياحة كالتالي :

- الشركات السياحية ووكالات السفر BUSINESS DEMAND

- الإمارات للطيران ، الفنادق ، دائرة السياحة والتسويق التجاري .
- المؤتمرات والاجتماعات CONFERENCE AND INCENTIVE DEMAND
- المجاميع السياحية PACKAGE TOUR DEMAND
- الطلب المؤقت على الرحلات السياحية TRANSITORY DEMAND
- الطلب من قبل سكان دول مجلس التعاون الخليجي INTER-REGINAL DEMAND للتسوق .
- الطلب من خلال نهاية عطلة الأسبوع WEEKEND AND LEISURE BRAK DEMAND
- السكان المقيمين فى إمارة دبي

٢- حجم العرض الحالي لمرافق قطاع السياحة فى إمارة دبي :

♣ الفنادق

لعبت الفنادق بالتنسيق مع دائرة السياحة والتسويق التجاري ودائرة التنمية الاقتصادية وشركة الإمارات للطيران وبلدية دبي دوراً حيوياً فى دعم وتطور قطاع السياحة بدبي خلال السنوات العشر الماضية ، وقد شكلت إحدى الركائز الهامة لقيام هذه الصناعة . وفى دبي تتوفر شبكة فنادق يقارب عددها ٢٦٠ فندقاً عام ١٩٩٩ ويقدر عدد غرفها ١٨٦٣٨ غرفة فندقية ، وحوالي ١٢٠٠٠ غرفة بالشقق الفندقية فيما يزيد عدد الأسرة بها على ٣١٢٦٧ ســرير ، وتــراوح درجاتها بين الدرجة الممتازة ٣٨ فندقاً والدرجة الاولى ٤٠ فندقاً والدرجة الثانية ٥٤ فندقاً والدرجــات الأعلى ١٣٨ فندقاً . ونسب الأشغال تصل الى ٥٩% . ويقدر عدد نزلائها بنحو ٢,٥ مليون شخص مــن كافة أقطار العالم (٣١,٤% من الدول الأوربية ، ٢٧,٥% من الآسيوية والأفريقية ، ٢٠,١% من الدول الخليجية ، ٦,٧% من دولة الإمارات ثم بقية الدول) كما يقدر عدد الشقق الفندقية بأكثر من ٦ آلاف شقة.

وفى عام ١٩٩٧م تراجعت نسبة النمو فى عدد النزلاء الى اقل من ٢% وانخفض عدد الليالي السياحيــة بنسبة ١% وهو مؤشر يدل على انخفاض متوسط مدة الإقامة من ٢,٦ ليلة الى اكثر من ٢,٥. وفى عام ١٩٩٨ زادت نسبة التراجع مع انخفاض عدد الزائرين من جمهوريات الاتحاد السوفيتي وشرقي آسيا وفى الوقت نفسه حدثت زيــادة كبيرة فى الطاقة الاستيعابية للفنادق حيث باشر اكثر من ١٩ فندقاً العمل مضيفة اكثر من ٣ الاف غرفة للطاقــة الاستيعابيــة ما اثر على نسبة الأشغال حيث انخفض متوسط نسب اشغال الغرف من أعلى نسبة وهو ٦٧% عــام ١٩٩٦م الــى ٦٢,٥% عــام ١٩٩٨م. كما زادت عدد بنايات الشقق المفروشة من ٦٢ بناية عام ١٩٩٧ الى ٩٢ بناية عام ١٩٩٨م الى ١٧٣ مبنى عام ٢٠٠٠. كما هو موضح من الجدول (١٤) .

وتتمــيز الفنادق في إمارة دبي بالنوعية الجيدة ويلعب دور اجتماعي لسكان إمارة دبي من خلال توفير الأنشطة الرياضــية والترفيهــية ، وتقــع معظم الفنادق بمنطقة الأعمال المركزية ، ويتوفر عدد من الفنادق على البحر كمصيف للزائرين وتتميز بارتفاع نسبة اشغالها .

جدول رقم (١٤) المتغيرات الهيكلية لقطاع الفنادق في إمارة دبي خلال الفترة من ١٩٩٠-١٩٩٩

السنوات	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	المتوسط
دد السكان	506,121	538,825	573,714	610,926	650,639	693,014	738,534	764,724	809,061	863,000	
دد السكان المضاف نويا		32,704	34,889	37,212	39,713	42,375	45,520	26,190	44,337	53,939	39,653
عدل التغير		6.5	6.5	6.5	6.5	6.5	6.6	3.5	5.8	6.7	6.1
دد نزلاء الفنادق	632,903	716,642	944,350	1,087,733	1,238,934	1,600,847	1,767,638	1,791,994	2,184,292	2,480,821	1,534,806
دد الزائرين المضاف سنويا		83,739	227,708	143,383	151,201	361,913	166,791	24,356	392,298	296,529	205,324
عدل التغير		13.2	31.8	15.2	13.9	29.2	10.4	1.4	21.9	13.6	16.7
دد السياح/ عدد سكان	1.25	1.33	1.65	1.78	1.90	2.31	2.39	2.34	2.70	2.87	2.1
دد الليالي السياحية	1,707,837	1,808,612	2,204,380	2,791,238	3,373,414	3,968,207	4,564,472	4,531,504	5,432,457	5,854,375	3,836,518
عدد الليالي السياحية مضاف سنوياً		100,775	395,768	586,858	582,176	594,793	596,265	-32,968	900,953	421,918	460,726
عدل التغير		5.9	21.9	26.6	20.9	17.6	15.0	-0.7	19.9	7.8	15.0
عدد الفنادق الجديدة	70	135	157	167	191	223	233	246	258	260	194.0
عدد الفنادق المضافة سنوياً		65	22	10	24	32	10	13	12	2	21
معدل التغير		92.9	16.3	6.4	14.4	16.8	4.5	5.6	4.9	0.8	18.0
صيب الفندق من لزائرين	9,041	5,308	6,015	6,513	6,487	7,179	7,586	7,285	8,466	9,542	7342
عدد غرف الفنادق	5378	6176	8214	9383	10404	12727	13319	14233	17045	18638	11551.7
عدد غرف المضافة سنوياً		798	2,038	1,169	1,021	2,323	592	914	2,812	1,593	1,473
معدل التغير		14.8	33.0	14.2	10.9	22.3	4.7	6.9	19.8	9.3	15.1
معدل الأشغال	63.2	59.8	53.6	56.9	60.5	63.1	66.8	64.8	58.8	59.0	
عدد أسرة الفنادق	9,103	10,956	14,985	16,466	18,461	22,846	23,797	25,228	29,865	31,267	20297.4
عدد أسرة غرف لمضافة سنوياً		1,853	4,029	1,481	1,995	4,385	951	1,431	4,637	1,402	2,463
معدل التغير		20.4	36.8	9.9	12.1	23.8	4.2	6.0	18.4	4.7	15.1
معدل اشغال الآسرة	43.8	53.8	48.9	42.9	48.8	53.2	55.6	59.7	57.0	52.6	53.8
متوسط فترة الإقامة	2.7	2.5	2.3	2.6	2.7	2.5	2.6	2.5	2.5	2.4	2.5
إيرادات الفنادق	619,857	724,224	860,030	1,022,557	1,167,891	1,429,668	1,685,656	1,965,073	2,062,499	2,228,074	1,376,553
معدل التغير		16.8	18.8	18.9	14.2	22.4	17.9	16.6	5.0	8.0	15.4
معدل إيرادات الفندق الواحد	8,855	5,365	5,478	6,123	6,115	6,411	7,235	7,988	7,994	8,252	6,982
متوسط فترة الإقامة	2.7	2.5	2.3	2.6	2.7	2.5	2.6	2.5	2.5	2.4	2.5
معدل التغير		-7.4	-8.0	13.0	3.8	-7.4	4.0	-3.8	0.0	-4.0	-1.1

المصدر : إحصاءات التنمية في دبي ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة .

♣ الشقق الفندقية

تشـــير بيانات المسح الإحصائي الشامل عام ٢٠٠٠ الى توفر ١٧٣ مبنى كشقق فندقية تتضمن اكثر من ٦٥٩٤ وحـــدة ســـكنية مفروشـــة بأحجام مختلفة تناسب كافة مستويات الدخول يمكن تأجيرها الى سنة كاملة ، وتشير البـــيانات الـــواردة مـــن دراســـة تطوير وتنمية شواطئ ديره ببلدية دبي أن معدل الإشعال وصل الى ٦٠% كمتوســـط، ومتوســـط فـــترة الإقامة حوالي ٧ ليالي. وتصل عدد الليالي السياحية الى ٥٤٧،٥٠٠ ويصل عدد النزلاء الى ٢٣٤،٦٤٣ زائر ، ويوضح الجدول (١٥) العرض من الشقق الفندقية عام ١٩٩٧.

جدول رقم (١٥) الشقق الفندقية فى إمارة دبي خلال الفترة عام ١٩٩٩

[illegible]	[illegible]
البراحة	٤٠
الكفاف	١٤٤
الغرير	٣٥٠
الخليج	٨١
المرقبات	٦٠
الرقة	٨٤
دبي انتركونتننتال	١٤٠
امبسى سويتز	٤٠
جولدن-ساندز ١-٧	١٧٠٠
لندن كراون	٢٨٠
سيلفر ساندز ١-٢	٣٠٠
جاليريا	٣٦٥
المركز التجارى	٤٩٢
أخرى	٢٥١٨
الإجمالي	٦٥٩٤

المصدر : مشروع تطوير وتنمية شواطئ ديره ، بلدية دبي ، ١٩٩٧ ، DUBAI VISITOR SURVEY 1998/1999، دائرة السياحة والتسويق التجاري ، أبريل ٢٠٠٠

♣ المرافق الترفيهية

لقد استفادت إمارة دبي من مميزات الشواطئ البحرية على الساحل (الشمس والمياه والرمال والرياضيات البحرية) لتوفير المرافق الترفيهية ، وتنقسم المرافق الترفيهية الى الأنواع التالية :

١- النوادي الرياضية بالفنادق(النوادي الصحية ، حمامات السباحة ، الحمامات بالبخار، رياضة الاسكواش ورياضة التنس) إضافة الى استخدام الشواطئ المطلة على الفنادق الكثير من الرياضيات المائية .

٢- المراكز الترفيهية التجارية والتي توفر العضوية للزوار والمقيمين ، وتوفر العديد من دور العرض.

٣- النوادي الاجتماعية وهى عبارة عن مجموعة من النوادي الاجتماعية والرياضية للمقيمين والزوار مثل نادى النصر ، نادى الشهاب بشارع الوحيدة ، نادى العلى.

٤- المرافق الخارجية حيث يتوفر ٥ حدائق رئيسية (الصفا – جميرا – الممزر – الخور – مشرف) وجارى إنشاء حديقة جديدة بمثلث الأفراح ، كما يتوفر اكثر من ٩ حدائق أحياء بالمدينة .

٥- المرافق الأخرى مثل : نوادي الجولف ، الميناء السياحي ، المتحف ... الخ والمراكز التجارية ، ومركز التجاري العالمي الذي يوفر المعارض الدولية على مساحة تصل الى ١٦٥٠٠ متر مربع.

ثالثاً : تحليل نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة للتنمية السياحية

١ - مقومات الإمارة المتميزة (نقاط القوة STRENGTHS) :

♦ تتميز إمارة دبي بموقعها الجغرافي في ملتقى الطرق البحرية والجوية والبرية بين دول الشرق الأوسط والشرق الأقصى والدول الأوروبية والإفريقية ، وانعدام الضرائب وانخفاض الرسوم الجمركية والعديد من الإعفاءات الأخرى علاوة على توفير بنية تحتية ووسائل اتصالات قوية . الأمر الذي جعلها مركز جذب سياحي بمنطقة الشرق الأوسط .

- وجود عامل طبيعي يتمثل بالخور الذي يشطر جزءاً كبيراً من مدينة دبي مشكلاً معبراً مائياً لسفن وقوارب الشحن الصغيرة مما ساعد على تنشيط الحركة السياحية بين دبي والدول المجاورة ، وتسعى بلدية دبي جاهدة إلى حماية هذا الممر المائي من العوائق وإزالة الترسبات ليبقى سالكاً أمام الملاحة البحرية .

- الكفاءة الإدارية والنوعية والتقنية العالية لمطار دبي الدولي وخاصة بعد مرحلة التوسع الجديدة والذي شمل مجمع ضخم للخدمات والتسهيلات لتلبى احتياجات المسافرين ورجال الأعمال لترفع الطاقة الاستيعابية الى ١٥ مليون مسافر . وقد ارتفع حركة الركاب فى مطار دبي الدولي من ٧ مليون راكب عام ١٩٩٥ الى ١٠,٨ مليون راكب عام ١٩٩٩، كما ارتفع عدد الطائرات التي أمت مطار دبي الدولي من ١٠٢٧٠١ طائرة عام ١٩٩٥ الى ١٣٢٧٠٨ طائرة عام ١٩٩٩ وذلك حسب البيانات الواردة من الكتاب الإحصائي السنوي لبلدية دبي.

- توفر السوق الحرة لمطار دبي الدولي التي تستوعب حوالي ثلث مبيعات الأسواق الحرة فى منطقة الشرق الأوسط . حيث تتمتع الأسواق الحرة بمنطقة الشرق الأوسط بحصة تبلغ ٣% من إجمالي مبيعات الأسواق الحرة عالمياً . وتلعب السوق الحرة دوراً فعالاً فى رعاية الفعاليات والمهرجانات الرياضية والاجتماعية المحلية والإقليمية والعالمية .

- توفر عنصر الأمان والاستقرار الاقتصادي والسياسي .

- الظروف المناخية الجيدة خلال معظم أيام السنة مما يساعد على ممارسة الأنشطة السياحية المختلفة. كما أن اعتدال درجة الحرارة لمدة ثمانية شهور في السنة ، تمتد من شهر سبتمبر ولغاية نهاية شهر أبريل تعمل على تنشيط الحركة السياحية في الإمارة على حدٍ سواء .

- توفر الإمكانيات الرياضية فى دبي تعتبر إحدى عوامل الجذب السياحي وتساهم الأحداث الرياضية الرئيسية التي تقام فى دبي فى جذب أعداد كبيرة من السياح ، فلقد استضافة دبي عدد من الفعاليات الرياضية سنوياً مثل السنوكر ، والتنس ، والشطرنج والبولينج والتي تقام برعاية السوق الحرة وطيران الإمارات ، وتوفر نوادي الجولف التي تستقطب أثرياء العالم ورجال الأعمال ، واقامة سباقات الزوارق السريعة وسباقات الخيول المحلية والدولية ، ورياضة التزحلق على الرمال.

- توفر سلسلة من الفنادق الراقية والتي تناسب مختلف المستويات حيث بلغ عددها حوالي ٢٦٠ فندقاً عام ١٩٩٩ تحتوى على اكثر من ١٨ الف غرفة ، ٦ الاف شقة فندقية.

- توفر فندق برج العرب من فئة السبع نجوم والذي يعتبر إحدى عجائب الصناعة السياحية فى العالم.

- توفر العوامل البيئية الطبيعية حيث تقع دبي على خليج مغلق تقل فيه التيارات والأمواج التي تشكل خطراً على السفن والملاحة البحرية مما يعطي للقوارب والسفن الأمان بأن تبحر باتجاه دبي ، حيث تشكل السياحة البحرية نسبة عالية فى إمارة دبي .

- توفر التعامل الإنساني الرفيع نتيجة لطبيعة المجتمع وانفتاحه الواسع منذ القدم على العام الخارجي ، وتميزه بتعدد الأعراق والثقافات والجنسيات والحريات الشخصية ضمن حدود اللياقة والأعراف والتقاليد الاجتماعية المحلية ذات الصبغة المميزة بالخلق واحترام الفرد ، وهذا ما شجع كثير من

رجال الأعمال والمستثمرين على إقامة مشاريعهم السياحية في دبي .

- تمـيز إمـارة دبي بتوفير الخدمات الأساسية للمشاريع السياحية ، كتوفير الأراضي والمرافق العامة (الكهرباء والماء والوقود والغاز) بأسعار مخفضة .
- إنشـاء الحدائق والمنتزهات وتوفير الخدمات العامة فيها من مرافق صحية ، ومياه شرب، وملاعب لتوفير الراحة والاستجمام للمقيمين والزوار.
- إنشـاء المحميات الطبيعية مثل محمية جبل علي للشعب المرجانية والمحمية الطبيعية في خور دبي لاجتذاب السياحة ، وقد أدى ذلك إلى جعل دبي إحدى المراكز العالمية المعتمدة من الهيئات الدولية في الحفاظ على الحياة الفطرية.
- وجود سلسلة من الفنادق الفخمة والمتوسطة وتوفر سبل الراحة والاستقرار وخدمات الاتصال المميزة فـيها ، جعـل مـن دبي مركزاً سياحياً عالمياً بحيث أصبحت صناعة السياحة جزءاً من الاستثمار الاقتصادي في دبي.
- توفـر النظم والقوانين والإجراءات الوقائية للحفاظ على البيئة ، مما حقق لدبي سمعة عالمية طيبة ، وجعلها من بين أكثر المدن نظافة في العالم.
- توفـر عناصـر الجـذب السـياحي بإقامة سباقات القوارب والخيول في إمارة دبي ، وقد ساعدت الإجـراءات الوقائية على الخيول في الإمارة على جعل دبي مركزاً معتمداً لإصدار شهادات الفحص البيطري على خيول السباق .

٢ - نقاط الضعف (WEAKNESSES) :

- تطـور النشـاط السياحي بدولة الإمارات العربية المتحدة مرهون بدرجة الاستقرار السياسي بمنطقة الشرق الأوسط .
- محدوديـة المرافق السياحية بإمارة دبي بالمقارنة مع الدول المتشابهة في الطقس مثل مصر وهونج كونج وسنغافورة وتايلاند .
- القيود على مزاولة بعض الأنشطة التي تتعارض مع تعاليم الإسلام والعادات والتقاليد.
- ضعف أداء السياحة الداخلية .

٣ - الفرص المتاحة للتنمية السياحية (OPPORTUNITIES) :

- الاهتمام بحركة المعارض والمؤتمرات والسباقات الرياضية الدولية
- اهتمام البليدة بتوفير المواقع المتميزة للمرافق لسياحية من فنادق وموتيلات ومنتزهات عامة
- توفر المحميات الطبيعية البرية والشاطئية والبحرية .
- توفـر مـناطق السفارى وأماكن تسلق الجبال بمنطقة حتا ، وتوفر المخيمات المفتوحة والمنتجعات السياحية.
- المحافظة على الطبيعة الريفية .

٤ – **التأثيرات السلبية المتوقعة (THREATS) :**

- المنافســة القويــة مــع دول الشــرق الأوسط حيث تستوعب دبي نسبة ضئيلة من السياحة العالمية بالمقارنة مع بعض الدول الأخرى كما هو موضح من الجدول التالي :[6]

الدول	أوربا الغربية	أوربا الشرقية والاتحاد السوفيتي	بقية الدول
أمريكا وجزر الكاريبي	٢٢,٣	١٠,٣	٢٢,٩
دول الشرق الأوسط الأخرى	٣,٥	٧,٢	٢,٥
دبي	٠,٩	٩,٠	١,٨
مصر	٣,٩	٥,٣	١,١
قبرص	٣,٤	٤,٢	٠
تركيا	١٠,٤	٥٤,٣	١,٣
أسبانيا	٣٢,٩	٠	٠
هونج كونج	٢,٣	٠,٤	١٤,٨
سنغافورة	٢,٨	١,٣	١٢,٣
الهند	١,٣	١,٤	١,٥
تايلاند	٣,٣	٠,٩	٩,٥
أخرى	١٢,٥	٥,٧	٢٧,٧

المصدر : DUBAI VISITOR SURVEY 1998/1999 ، دائرة السياحة والتسويق التجاري ، أبريل ٢٠٠٠ .

- انهيار فرص السلام بمنطقة الشرق الأوسط .
- الأضرار الصحية الناجمة عن التعرض لأشعة الشمس خلال اشهر الصيف .
- القيود الصارمة على إصدار التأشيرات .

الجزء الثالث : التخطيط العمراني المستقبلي واثره على التنمية السياحية

أولاً : تحديد حجم الطلب والعرض المستقبلي والتكاليف لقطاع السياحة عام ٢٠٢٠

لتقدير حجم الطلب على القطاع السياحي ، تم تقدير عدد الزوار المتوقعين خلال الفترة ٢٠٠٢-٢٠٢٠ كل خمس سنوات على أساس ان معدل النمو المتوقع للسياح خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٠٥ يصل الى حوالي ١٢,٦% ، وان معدل النمو السنوي خلال الفترة ٢٠٠٦-٢٠٢٠ سوف يصل الى نحو ٥% وذلك حسب تقديرات منظمة السياحة العالمية لعدد السياح الوافدين الى منطقة الشرق الأوسط ، ومن الجدير ذكره أن تقديرات دائرة السياحة والتسوق الــتجاري تــتفق مع تقديرات الباحث .[7] ويوضح الجدول (١٦) حجم الطلب المتوقع من السياح خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٢٠ كل خمس سنوات .

وتتوقع منظمة السياحة العالمية أن عدد السياح عام ٢٠٢ سوف يصل الى ١,٦ مليار سائح وقيمة الإنفاق سوف تصل الى ما يقرب ٢ تريليون دولار أمريكي ، وان عدد السياح الى منطقة الشرق الأوسط سوف تصل الى ٣٧ ملــيون ســائح عام ٢٠١٠ ، ٦٩ مليون سائح عام ٢٠٢٠ . وبالتالي سوف تكون حصة دبي من السياحة على

---

6 تشــير بــيانات مــنظمة السياحة العالمية (WTO) ومنظمة السياحة والسفر العالمية (WTTC) ان عدد السياح عام ١٩٩٨ بلغــوا حوالــي ٦٣٥ مليون سائح وقيمة الإنفاق يصل الى حوالي ٤٣٩ مليار دولار . وان متوسط مساهمة قطاع السياحة على مســتوى العــالم يصــل الى ١١,٧% من الناتج العالمي الإجمالي عام ١٩٩٩ ، كما يساهم قطاع السياحة في توليد ٥,٥ ملون فرصة عمل كل عام خلال السنوات العشر القادمة .

7 قــدرت دائــرة السياحة والتسويق التجاري ان عدد السياح المتوقع عام ٢٠٠٤ سوف يصلوا الى حوالي ٤,٥ مليون سائح وان عــدد الليالــي الســياحية سوف تصل الى ١٧ مليون ليلة ، كما يصل عدد السياح عام ٢٠١٠ حوالي ٦ مليون سائح وان عدد الليالي السياحية سوف تصل الى ٢٣ ليلة عام ٢٠١٠

مستوى الشرق الأوسط حوالي ١٦,٢% عام ٢٠١٠ ، ترتفع الى ٢٩% عام ٢٠٢٠ . وهذا يتطلب مضاعفة الجهود المشتركة بين الجهات المعنية بالسياحة والتسويق والترويج السياحي لفتح أسواق جديدة والجهات المعنية بالتخطيط لتوفير الأراضي المتميزة للمشروعات السياحية والترفيهية ، واعداد وصيانة المرافق السياحية والاهتمام بالموروث السياحي مثل قرية التراث والمتاحف الأثرية والشواطئ والمنتجعات السياحية .

جدول (١٦) حجم الطلب المتوقع لعدد السائحين والليالي السياحية والاحتياجات الفنادق والأراضي خلال الفترة ٢٠٠٢-٢٠٢٠

السنوات	عدد السياح المتوقع	معدلات النمو السنوية المتوقعة	عدد الليالي السياحية المتوقعة	إجمالي عدد الفنادق المتوقعة	الفنادق المضافة سنوياً	الاحتياجات السنوية من الأراضي بالهكتار	الاحتياجات من الأراضي كل خمس سنوات بالهكتار
2001	3,145,373	12.60%		270	5	1.98	
2002	3,541,690			272	2	0.96	
2003	3,987,943			285	12	4.91	
2004	4,490,424			299	15	5.74	
2005	4,714,946		17,445,299	314	15	5.92	18
2006	4,950,693			330	16	6.22	
2007	5,198,227	5%		347	17	6.53	
2008	5,458,139			364	17	6.85	
2009	5,731,046			382	18	7.20	
2010	6,017,598		22,265,113	401	19	7.56	34
2011	6,775,815			423	22	8.83	
2012	7,629,568			477	53	21.11	
2013	8,590,894	5%		537	60	23.77	
2014	9,673,346			605	68	26.76	
2015	10,892,188		40,301,096	681	76	30.14	111
2016	12,264,604			767	86	33.93	
2017	13,809,944			863	97	38.21	
2018	15,549,997	5%		972	109	43.02	
2019	17,509,296			1,094	122	48.44	
2020	19,715,468		72,947,230	1,232	138	54.55	218
الإجمالي							381

المصدر : تم حسابها بواسطة الباحث على أساس أن نصيب الفندق من المقيمين سنوياً ٩٥٤٢ زائر وان متوسط مساحة الفندق الواحد تصل الى ٣٩٥٦ متر مربع وان معدل الأشغال يصل الى ٥٩% عام ١٩٩٩ وسوف يرتفع تدريجياً خلال الخطط الخمسية القادمة حتى يصل الى اكثر من ٩٠% كمتوسط في المستقبل.

ويتضح من الجدول السابق أن مساحة الأرضي المطلوبة لتلبية الاحتياجات من الفنادق سوف تصل الى ٣٨١ هكتار على النحو التالي :

١٨ هكتار عام ٢٠٠٥، وحوالي ٣٤ هكتار عام ٢٠١٠ ، ونحو ١١١ هكتار عام ٢٠١٥ ثم ٢١٨ هكتار عام ٢٠٢٠ وذلك على أساس أن معدل الأشغال حالياً حوالي ٥٩% وسوف يصل الى حوالي ٩٠% كمتوسط في المستقبل مع مضاعفة جهود القطاعين الحكومي والخاص .

وإن زيادة عدد السياح سنوياً يلقي عبء على الحكومة لتوفير الخدمات والمرافق الأساسية التي تخدم القطاع السياحي ، وبالتالي فإن الإنفاق الحكومي يتزايد زيادة طردية مع الإضافات الجديدة من أعداد السياح سنوياً . وللوصول الى تقديرات عدد السياح الى ٢٠ مليون سائح عام ٢٠٢٠ يتطلب من الحكومة إنفاق قدرة ٥٠٠ مليون درهم تقريباً على الخدمات والمرافق العامة ، هذا بالإضافة إلى إعداد الدراسات والمخططات وتنفيذ المشاريع السياحية على مستوى الإمارة وصيانتها سنوياً . كما هو موضح من الجدول (١٧) .

جدول (١٧) تكلفة السائح من الخدمات والمرافق العامة عام ١٩٩٩

...وات	إجمالي عدد السكان	إجمالي عدد السائحين	متوسط عدد السائحين يومياً	نسبة السائحين الى السكان	إجمالي عدد العمال	إجمالي عدد العمال فى قطاع السياحة	جملة العمال والسائحين	نسبة العمالة في قطاع السياحة الى إجمالي العمال	الناتج المحلى الإجمالي	الناتج المحلى للقطاعات التي تخدم السياحة	مساهمة السا... فى الناتج المحلى الإجما...
1	2	3	4=3/365	5=3/2	6	7	8=7+6	9=7/6	10	11	12=11/7
197	183,187	200,000	1,370	0.75%	87,487	5,249	6,619	6%	8,167	245	46,676
198	276,301	300,000	2,055	0.74%	155,121	9,307	11,362	6%	25,610	512	55,032
198	370,788	422,383	2,980	0.80%	182,118	10,315	13,295	6%	27,401	575	55,744
199	506,121	632,903	4,679	0.92%	205,558	10,500	15,179	5%	28,978	778	74,095
199	538,825	716,642	4,955	0.92%	215,102	13,091	18,046	6%	28,718	815	62,257
199	573,714	944,350	6,039	1.05%	233,103	15,224	21,264	7%	30,729	896	58,853
199	610,926	1,087,733	7,647	1.25%	264,210	16,194	23,841	6%	31,945	1,015	62,678
199	650,639	1,238,934	9,242	1.42%	342,491	18,800	28,042	5%	36,811	1,023	54,415
199	689,420	1,600,847	10,872	1.58%	371,727	20,620	31,492	6%	41,250	1,095	53,104
199	738,534	1,767,638	12,505	1.69%	390,380	22,289	34,794	6%	44,744	1,549	69,496
199	763,420	1,791,994	12,415	1.63%	415,812	23,655	36,070	6%	46,875	1,759	74,361
199	809,061	2,184,292	14,883	1.84%	434,679	24,683	39,566	6%	48,105	1,915	77,584
199	862,387	2,480,821	16,039	1.86%	483,000	26,900	42,939	6%	50,941	2,021	75,130
...توسط			8,129	1.27%				5.8%			63,033

السنوات	إجمالي التكوين الرأسمالي	صافي الاستثمارات الإجمالية	صافي الاستثمارات لقطاع السياحة	تكلفة السائح الواحد من المرافق
	13	14	15=14*5	16=15/4
1975	2462	2462	18,410,710	13,440
1980	5466	3004	22,340,139	10,872
1985	5565	99	795,634	267
1990	5664	99	915,239	196
1991	6239	575	5,287,771	1,067
1992	7446	1207	12,705,900	2,104
1993	7503	57	713,494	93
1994	9501	1998	28,381,293	3,071
1995	11045	1544	24,348,089	2,240
1996	13108	2063	34,932,239	2,793
1997	13768	660	10,733,217	865
1998	14740	1632	30,022,187	2,017
1999	15800	2032	37,792,809	2,356
المتوسط	9,101	1,341	17,490,671	3,183

المصدر : تم حسابها بواسطة الباحث من واقع بيانات إحصائيات التنمية ، دائرة التنمية الاقتصادية ، أعداد مختلفة .

متوسط فترة الإقامة	٢,٥ يوم في السنة
متوسط الإنفاق اليومي	١٣٩٣
متوسط تكاليف الإقامة في اليوم	٣٤٨٢
متوسط تكلفة السائح من الخدمات والمرافق الحكومية	٣٢٠٠ درهم
العائد على الإمارة من كل سائح	٢٨٢ درهم
عدد السياح يومياً	١٣٦،٩٨٦

للوصول إلى ٢٠ ألف سائح مطلوب ٤٧٧ مليون درهم للإنفاق على الخدمات والمرافق العامة .

ثانياً – الاعتبارات الرئيسية عند إعداد الاستراتيجية المستقبلية للتنمية العمرانية وعلاقتها بالتنمية السياحية

اعتمدت الإستراتيجية المستقبلية للتنمية العمرانية على إعداد مجموعة من الركائز الرئيسية لدعم القطاع السياحي ضمن القطاعات الاقتصادية الأخرى وتتلخص فيما يلي :

١. خطة طويلة المدة لخمسة عشر عاماً (٢٠٠٠–٢٠١٥) تتبعها البلدية بالتنسيق مع كافة الدوائر ذات العلاقة بالتنمية الاقتصادية وخاصة السياحية ، وسوف يحقق ذلك الآتي في مجال التنمية السياحية:

- تأمين الإطار التخطيطي للمشاريع الخاصة مثل المخيمات والقرى السياحية والاستعمالات الخاصة كسباق السيارات ومنتجع المها .
- أن يشكل نسق المساحات المفتوحة الإطار العام للمدينة من خلال مجموعة من محاور التنمية حيث تم اقتراح إنشاء محور اخضر يربط قلب المدينة مروراً بخور دبي والمناطق الصحراوية والمحميات الطبيعية وهناك محور آخر يربط منطقة التنمية للمرسى الغربي وتلال الإمارات إلى الداخل تجاه المنطقة الصحراوية .
- تطوير الخدمات والمرافق السياحية وكذلك المحافظة على البيئة من الملوثات الطبيعية والمخلفات

ومعالجتها ومن ثم إعادة استخدامها .

- زيادة كفاءة استثمارات القطاع الحكومي والقطاع الخاص فى النشاط السياحي .
- تحسين الصورة البصرية لإمارة دبي .
- المحافظـة على النواحي الجمالية والترويحية للمدينة وتطويرها من خلال الالتزام بمبادئ التخطيط الشامل للمدينة .

٢. خطـة اسـتراتيجية خمسـية لبلدية دبي (٢٠٠١- ٢٠٠٥) لدعم وتعضيد دور ومركز الإمارة المالي والـتجاري والسـياحي من خلال دعم الدور الاقتصادي للإمارة إقليمياً، وتطوير خدمات البلدية للمجتمع بكفاءة وسوف تحقق التالي :

- حماية البيئة الطبيعية والمحافظة على الشواطئ والمباني التراثية.
- دعم قطاع السياحة لجعل دبي تستوعب نسبة عالية من القطاع السياحي في الشرق الأوسط .
- تطوير خدمات البلدية لخدمة القطاع السياحي .
- تطوير الخدمات والمرافق العامة ونظم الاتصالات والمحافظة على تحديثها وزيادة كفاءتها .

ثالثاً : الخطة الخمسية الاستراتيجية للتنمية العمرانية وعلاقتها بالتنمية السياحية

قامـت بلديـة دبـي بإعداد " استراتيجية وبرامج عملية لتنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية " لتحديد الخطوات اللازمة لتنفيذ المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية والتي ترجمت إلى الخطة الخمسية الإستراتيجية الأولـى (٢٠٠١ – ٢٠٠٥) مع إعداد أولويات برامج تنفيذية سنوية لها بالتنسيق مع الجهات القائمة على دعم القطـاع السـياحي وتنفيذ المشروعات السياحية ، وإعداد خطط زمنية للسنوات (٢٠٠٤-٢٠١٥) ، وقد ركزت الخطة على دعم القطاع السياحي وذلك من خلال تحقيق التالي :

١- توفير رصيد كافي من الأراضي للأنشطة السياحية وتخصيصها حسب الخطة العامة .

- توفـير مساحة ٧٢,٢ هكتار للأنشطة السياحية خلال سنوات الخطة الاستراتيجية الخمسية لمنطقة دبي الحضرية .
- توفـير مساحة ٧٦٨,٢ هكتار لمناطق السفارى ، ٤٨٧٧ هكتار لرياضة تسلق الجبال ، ٤٣,٩٢ هكتار للفنادق ، ٧٤,٧٤ هكتار للمخيمات السياحية ، ٢١,٥٢ هكتار للمنتزهات بمنطقة حتا لخدمة الأغراض السياحية .
- تنسيق وتطوير المرافق والخدمات الأساسية فى المناطق السياحية .
- تطوير الشواطئ والمخيمات السياحية .
- ترميم المواقع الأثرية وصيانة توسيع المباني التي تبرز تراث الإمارة .
- إقامة العديد من المنتزهات العامة والمجمعات الرياضية وغيرها من المرافق الترويحية للإمارة.
- تنفيذ مشروع تطوير شواطئ ديرة ومشروع راس الخور والجداف

٢- إعداد الدراسات الاقتصادية والتفصيلية للمناطق الملائمة للأنشطة السياحية

- استشراق ودراسة مواقع ذات مقومات سياحية (مثل الصحراء – مواسم المطر – المناطق الريفية – المناطق التاريخية – وأنماط الاستعمالات المناسبة والبيئة الصحراوية والحيوانية)
- تطويـر أنمـاط جديدة لمنظومات الخدمات والمرافق العامة تناسب البيئات الحساسة ايكولوجياً وتنفيذ

مشاريع تجريبية لهذا الغرض .

- ربط قلب المدينة بالمناطق الصحراوية والمحميات الطبيعية ومحاور تربط البحر بالمناطق الصحراوية.
- المحافظة على النواحي الجمالية والترويحية وتحسين الصورة البصرية لامارة دبي .
- الحفاظ على التراث العمراني وتأكيد الخصوصية العمرانية والبيئية العصرية المتميزة بغرض إثراء البعد السياحي للإمارة (الحدائق العامة – مشاريع الشندغة – مشاريع البستكية – مشاريع واجهة الخور – مشاريع الرأس)

٣-تطوير التشريعات التخطيطية الخاصة بتقسيم الأراضي للأنشطة السياحية ولائحة تصنيف الأنشطة السياحية

- تطوير التشريعات التخطيطية الخاصة بتقسيم الأراضي للأنشطة السياحية والتصميم العمراني للفنادق وتيسيرها وتبسيطها .
- إعداد وتطوير لائحة تصنيف الأنشطة السياحية .
- مراجعة أنظمة ولوائح تصنيف الأنشطة السياحية وتيسيرها وتبسيطها.
- الرقابة الميدانية من حيث الالتزام بالتشريعات القائمة لتصنيف الأنشطة السياحية .
- وضع الضوابط المناسبة وكتابتها وتعميمها عن المواقع السياحية ما يصرح به من أنشطة سياحية حفاظاً على التوازن البيئي المطلوب .

٤- تطوير وتسهيل الإجراءات الإدارية المصاحبة للترخيص السياحي .

- متابعة عمليات تخصيص الأراضي للأنشطة السياحية للأفراد والشركات والمؤسسات والمستثمرين
- دراسة طلبات الرخص السياحية بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة
- تطوير وتسهيل الإجراءات الإدارية المصاحبة للترخيص للأنشطة السياحية والممارسة .
- توضيح الإجراءات الإدارية ونشرها على الجهات المستفيدة .

٥- تطوير وتحديث قاعدة المعلومات الخاصة بالأنشطة السياحية على مستوى قطعة الأرض .

- إنشاء وتداول قواعد المعلومات عن المحميات الطبيعية وقدرات وموارد الإمارة سياحياً وإقليميا بالاشتراك مع الجهات المعنية .
- تطوير وتحديث قاعدة المعلومات الخاصة بالأنشطة السياحية على مستوى قطعة الأرض .

٦- إعداد دراسات الحساسية للقطاع السياحي .

- إعداد الدراسات الاقتصادية والتفصيلية للمناطق الملائمة للأنشطة السياحية
- إعداد دراسات حساسية للقطاع السياحة بصفة دورية .
- دراسة عن البيئات الطبيعية والمحميات بالمناطق الريفية .

٧- رفع كفاءة وتطوير خدمات البلدية للقطاع السياحي

- الاهتمام بالحدائق العامة وزيادة رقعة المساحات الخضراء
- إنشاء المحميات الطبيعية مثل محمية جبل على للشعب المرجانية والمحمية الطبيعية فى خور دبي لاجتذاب السياحة ، وقد أدى ذلك الى جعل دبي إحدى المراكز العالمية المعتمدة من الهيئات الدولية فى الحفاظ على الحياة الفطرية .
- الاهتمام بقرى التراث والمتاحف والمحافظة على الأسواق القديمة وتنفيذ مشروع تخطيط منطقة حتا .

رابعاً : القوة الدافعة للتنمية السياحية خلال الفترة من ٢٠٠١-٢٠٠٥ :

تـتمحور القوة الدافعة للتطوير ضمن الخطة الاستراتيجية الخمسية لبلدية دبي للفترة من ٢٠٠١ ـ ٢٠٠٥، في تشـجيع القطاع الخاص في دعم المرافق السياحية التي تنفذها البلدية والمشاركة في تطويرها، وذلك من خلال المشاركة الفعلية أو تقديم الدعم المالي . وتدعيم قطاع السياحة .

ولتحقيق تلك العوامل فقد تضمنت الخطة الوسائل والإجراءات التالية :

- التركيز على جعل دبي منطقة جذب للسياحة العالمية والإقليمية .
- استقطاب المعارض التجارية والصناعية للشركات العالمية للترويج من خلال أسواق دبي.
- المشاركة في المعارض الدولية ، وزيادة عدد مكاتب دائرة السياحة والتسويق التجاري في الدول .
- تطوير قواعد الخدمات في الموانئ والمطار لتبسيط الإجراءات وحماية الحقوق العامة والخاصة .
- الاسـتمرار بإقامـة مهـرجانات التسـوق وتطوير الفعاليات التي تقدم خلال تلك المهرجانات مع زيادة التسويق والترويج لها لاستقطاب المتسوقين من داخل وخارج الدولة مع توفير التسهيلات اللازمة لذلك.
- تسـويق مـزايا الإمارة الطبيعية والبيئية والجغرافية من خلال برامج ترفيهية على المستويات المختلفة للعائلات المواطنة والوافدة ، انطلاقاً من دبي.
- التركيز على التخطيط المدروس للأحداث الاحتفالية الموسمية ، وقياس منافعها المباشرة وغير المباشرة.
- زيـادة المسـاحة الخضراء ومكافحة التصحر ، لتجميل الطبيعة وتحسين المناخ والحد من تطاير الغبار وملوثات الهواء.
- تكثـيف الـبرامج الإعلامية من خلال الصحف والمجلات المحلية والعالمية ومن خلال شبكة الإنترنت لشـرح معـالم دبي وتسهيلاتها السياحية والتجارية ، والتعريف بالأنظمة والقوانين المطبقة منها، وزيادة بـرامج البـث التليفزيونـي عبر المحطة الفضائية حول حضارة وجمال دبي وما يتوفر فيها من معالم سياحية.
- دعـم القطـاع الخـاص وتشجيع العمل الحر وتحسين مستويات الإنتاج ذات الجودة العالمية ، وتطبيق بـرنامج إدارة الجـودة الشـاملة وإصـدار جائزة دبي للجودة لخلق المنافسة بين جميع شركات القطاع الخـاص، ولذا تم تأسيس برنامج إدارة الجودة الشاملة وإصدار جائزة الجودة بين جميع شركات القطاع الخاص .

الجزء الرابع : إدارة التنمية السياحية فى إمارة دبي

اولاً : دور الحكومة والقطاع الخاص فى التنمية السياحية :

تمكنت إمارة دبي منذ عام ١٩٨٠ من اجتياز مراحل هامة في التنمية السياحية مما جعلها تتبوأ مكانة متميزة في الشـرق الأوسـط كمدينة جديدة وعصرية حيث تم إنجاز المرافق السياحية والتي تتلاءم مع متطلبات السياحية العالمية كإنشاء شبكة الطرق والجسور والموانى البحرية والجوية والفنادق والمرافق الرياضية والترفيهية . وان عملـية تنفـيذ هـذه البنية الأساسية وادارة التنمية السياحية ليس عملاً سهلاً ويحتاج إلى المرونة الكافية لمتخذ القـرار. ولفهـم آلـية إدارة التنمـية كان لابد من التعرض إلى عملية التنمية سواء كان ذلك من خلال القطاع الحكومي أو القطاع الخاص والجهات المؤثرة في اتخاذ القرار :

١ـ دور القطاع الحكومي

تهـدف حكومـة إمـارة دبـي في الأساس إلى ضمان استمرار المستويات المرتفعة للدخل والى تنويع قاعدتها

الاقتصـادية، وبالتالـي فإن التصور المستقبلي الذي تم وضعة للإمارة هو الوصول إلى مستوى الاقتصاديات المتقدمة اعتماداً على القطاعات الاقتصادية غير النفطية والاستثمارات المحلية وذلك بحوالي عام ٢٠١٢ .

كمـا تهـدف رؤية إمارة دبي للمرحلة المقبلة الى تدعيم للدور الإقليمي لدبي كمركز للمال والأعمال والتجارة والسـياحة " وان رؤيـة بلديـة دبي للمرحلة المقبلة هي " **دعم وتعضيد دور ومركز الإمارة المالي والتجاري والسياحي من خلال دعم الدور الاقتصادي للإمارة إقليميا ، وتطوير خدمات البلدية للمجتمع بكفاءة** " .

ويتكون الهيكل التنظيمي لامارة دبي من التالي :

أ – الإطار الاتحادي

تـتولى الدوائـر الاتحاديـة لدولة الإمارات العربية المتحدة والتي تتواجد فروع لها في مختلف الإمارات تلبية لاحتـياجات الدولـة في مجال الشئون الاجتماعية والعمل والعمال والشؤون الأمنية والصحية والتعليمية والدفاع المدنـي وغـيرها مـن مجالات البنية الأساسية المساندة والموارد الطبيعية طبقاً لدستور دولة الإمارات العربية المتحدة . وفى نفس الوقت تتمتع كل إمارة بقدر من الاستقلالية في إدارة التنمية .

وفـيما يـتعلق بالتنمية السياحية لا تتوفر هيئة اتحادية لها لوضع المخططات السياحية والترويج والتسويق ولكن يتمـثل أهم جوانب الدور الاتحادي في التنسيق بين السياسات والبرامج التي يكون على المستوى الاتحادي وتلك التـي علـى مستوى إمارة دبي مثل الخدمات الصحية والتعليمية وللدفاع المدني والجنسية والإقامة والتي تتعلق بالخدمات السياحية .

ب – الإطار المحلي

تسـتمد الدوائر المحلية بإمارة دبي صلاحيتها من صاحب السمو الحاكم. ويتكون الهيكل الحالي من ١٩ دائرة ، وتعتبر أهم الدوائر ذات العلاقة المباشرة بالتنمية السياحية

- ☐ بلدية دبي التي تتولى خدمات البلدية المعتادة وتلعب دوراً كبيراً في مجال تنمية وتطوير الإمارة حيث تقوم بوضع وتنفيذ اغلب المشاريع الإنمائية والتخطيطية . وان رسالة البلدية للمرحلة تتلخص فى تدعيم قطاعات الـتجارة والصناعة والسياحة والبنية الأساسية وخدمات البلدية للمجتمع بهدف تعضيد دور ومركز الإمارة المالي والتجاري والسياحي "
- ☐ دائرة السياحة والتسويق التجاري تتولى مسؤولية التخطيط والتنظيم والتطوير لكافة الأمور المتعلقة بالقطاع السياحي فى دبي ، إضافة الى ترخيص ومراقبة الفنادق والشقق الفندقية ومنظمي الرحلات وشركات النقل السـياحي ووكـالات السـفر والموافقة على تنظيم المؤتمرات والمعارض السياحية بدبى والإشراف على المراكز السياحية والمتاحف ومواقع الآثار والتراث والمطاعم وبيوت الضيافة .
- ☐ دائرة الطيران المدني ، ومركز دبي التجاري العالمي والذي يقوم باستضافة وتنظيم المعارض والمؤتمرات والأحداث الرياضية والترفيهية .

ولتحقيق كفاءة آلية التنسيق وإدارة التطورات العمرانية يتم التنسيق مع مختلف الجهات وعلى مختلف المستويات لـيس فقط في إنجاز المشاريع وإنما في تشجيع الاستثمار أيضا. وخاصة دائرة السياحة والتسويق التجاري فيما يـتعلق بوضع المشاريع السياحية على مستوى الإمارة ، واعداد المخططات التفصيلية وسن التشريعات وقوانين استعمالات الأراضي وذلك بهدف دعم هذا القطاع .

٢- دور القطاع الخاص:

لقـد اسهم القطاع الخاص فى الناتج المحلى الإجمالي بنسبة كبيرة لأن المناخ الاستثماري في الإمارة مناخ جيد فـإن القطاع الخاص في ضوء خطة التنمية الشاملة ساهم بشكل قوى في نجاحها ليس فقط في القطاعات المالية والتجارية والصناعية ، ولكن أيضا في القطاع السياحي وخاصة نتيجة لتوفر التسهيلات التالية:

- رسوم منخفضة للكهرباء والماء والوقود والغاز وإيجار الموقع .
- عدم وجود ضرائب على رؤوس الأموال والدخل الشخصي .
- تجهيزات حديثة للنقل والاتصالات والتخزين .
- حرية تحويل العملات الأجنبية وأسعار صرف مستقرة ، وكذلك حرية حركة رأس المال .
- توفر العمالة شبة الماهرة بأجور منخفضة.
- توفر الفرص الاستثمارية الجيدة .
- عدم وجود معوقات روتينية أمام تدفق الاستثمارات
- التسهيلات المختلفة المقدمة من حكومة دبي .

إضـــافة إلى تطوير مواني دبي البحرية والجوية وإنشاء قرية دبي للشحن وتوسيع المطار واقامة المنطقة الحرة بمطار دبي والمنطقة الحرة بجبل على وتعميق خور دبي في السابق وتقوية البنية الأساسية للإمارة.

وقــد قــام القطاع الخاص منذ العقد الماضي بالاستثمار على نطاق واسع فى مجال تطوير قطاع السياحة بدبي ويؤكد ذلك عدد الفنادق المتزايدة سنوياً وهى فنادق من أعلى مستويات الفنادق على مستوى العالم ومن أمثلة تلك الفــنادق فندق برج العرب والذي يتكون من ٢٦ طابقاً بارتفاع ٣٢١ متر ، مما أصبحت إمارة دبي محطة جذب عالــية الجودة . وتبلورت مشاركة القطاع الخاص أيضا في مشروع المرسى الغربي ومشروع تلال الإمارات وإنشاء مدينة دبي للتسوق على مساحة ٥٢٥ هكتار وبتكلفة ٦ مليار درهم .

وتتلخص أساليب تشجيع الحكومة للقطاع الخاص فى القطاع السياحة في التالي :

أ ــ قــيام حكومــة دبــي بتقديم النصح والإرشاد من خلال برامج تساهم في تسهيل إجراءات القطاع الخاص وإيضاح الطريق أمام القطاع الخاص لتوضيح المشروعات الاستثمارية السياحية سواء كانت فنادق أو شقق فندقية ... الخ من حيث حجم رؤوس الأموال والفوائد المقدرة وكيفية تدبير الأموال اللازمة لتنفيذها .

ب ــ تحديد ضمانات للحد من هامش المخاطرة وخاصة في المشروعات التي تتسم بالمخاطرة .

ج ــ تطبيق مقياس الجودة على جميع القطاعات الاقتصادية أياً كان نوعها وحجمها ومنها القطاع السياحي .

مما جعل دولة الإمارات تأتى فى المرتبة الثانية بين دول المنطقة التي تتمتع بثقة المستثمرين الأجانب والمحليين بســبب الاستقرار السياسي والمالي والأمني ، وأصبحت دبي تأتى فى المرتبة الثانية بعد مصر من حيث مقصد السياح عام ١٩٩٩ فى منطقة الشرق الأوسط حسب بيانات دائرة السياحة والتسويق التجاري .

ثانياً : التحديات التي واجهت التنمية السياحية فى إمارة دبي

١- آلية التنسيق بين الجهات ذات العلاقة

- إن إعــداد وتنفيذ استراتيجية المخطط الهيكلي لمنطقة دبي الحضرية تطلب التنسيق الفعال بين أهداف وسياسات المخطط الهيكلي وبرامج دائرة السياحة والتسويق التجاري ودائرة التنمية اقتصادية وإدارات البلدية . بهدف التأكد من تطابق مشاريع الخطة الخمسية المستقبلية لقطاع السياحة مع المخطط الهيكلي،

وتحقيق أفضل عائد للاستثمارات على المرافق والخدمات العامة فى المناطق السياحية ، ومراجعة التشريعات والقوانين التخطيطية لتحقيق الاستخدام الكفؤ للأراضي

- إن دعم قطاع السياحة تطلب التنسيق مع شركة طيران الإمارات وكافة الدوائر الحكومية ودائرة السياحة والتسويق التجاري ودائرة التنمية الاقتصادية المسؤولة عن مهرجان دبي للتسوق ومهرجان صيف دبي ، والقطاع الخاص المتمثل فى الفنادق والشركات السياحية حيث أن كانت تقوم الفنادق فى الماضي بالترويج لدبي كواجهة سياحية وبعد التنسيق والجهد المشترك تطورت القاعدة السياحية.
- تضافر جهود كافة المؤسسات والدوائر مع الهيئات الترويحية الأخرى للنهوض بالقطاع السياحي
- التنسيق فيما يتعلق مهرجان دبي للتسوق ، مهرجان صيف دبي ، معرض دبي للطيران الذي تستضيفه حكومة دبي كل عامين والذي يشارك فيه اكثر من ٥٠٠ شركة عالمية فى مجال التصنيع المدني والعسكري ، تمثل ٣٥ دولة الى جانب المشاركات للأجنحة الوطنية والصناعية الأمر الذي جعله يحتل المركز الثالث فى العالم فى معرض الطيران الدولية بعد معرض لوبروجيه الفرنسى ، وفارينورو البريطانى .

وبالنسبة لمهرجان دبي للتسوق فأن نجاحه وتميزه يكمن فى التعاون الوثيق بين القطاعين العام والخاص والشركات الراعية للمهرجان والتي يزيد عددها عن ١٥ شركة سنوياً ، فقد تحولت هذه الشراكة ما بين الحكومة والقطاع الخاص الى نموذج يحتذي به فى منطقة الشرق الأوسط التي بادرت بدورها الى تنظيم أحداث مشابهة وصلن الى ٢٩ مهرجان دائم وغير دائم . وان موقع المهرجان على الإنترنت ساهم فى تنشيط الحرة التجارية وزيادة حجم المبيعات وتحقيق اكبر قدر من الترويج على المستوى العالمي .

٢ - آلية إدارة التنمية السياحية :

أن إدارة التنمية السياحية منظومة ليست بسهلة ، ولكن أمكن تنفيذها فى إمارة دبي مع مراعاة الحالات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية للمدينة وبناء عليه تم التوصل إلى آلية مثلى لادارة التنمية السياحية ويتجلى ذلك من خلال إقامة المهرجانات (دبي للتسوق ، حدث صيف دبي ، شهر العطاء) والمعارض والفعاليات الرياضية واستضافة اجتماعات البنك الدولي والذي تضافر جهود جميع الدوائر المحلية .

الجزء الخامس : المشاريع التخطيطية المستقبلية ذات الصلة بالتنمية السياحية

تأسيساً على ما سبق يمكن تلخيص أهم المشاريع التنموية الناتجة عن استراتيجيات التنمية العمرانية ذات العلاقة بالتنمية السياحية فى إمارة دبي :

مشروع الجداف : يهدف مشروع الجداف إلى تحقيق التالي

- الاستفادة القصوى من الواجهة المائية طبيعياً واقتصادياً .
- إتاحة الفرصة للاستخدام العام وسهولة الوصول لواجهة الخور .
- إتاحة الفرصة لإعادة تشكيل التصميم العمراني للمنطقة .
- الاستفادة القصوى من إمكانيات المنطقة الجمالية .

مشروع تطوير كورنيش ديرة: يعتبر مشروع تطوير كورنيش ديره من المشاريع الحيوية والهامة بإمارة دبي والتي تحقيق العديد من الأهداف التنموية التالية :

- تطوير واجهة دبي البحرية.
- تكوين وتطوير شواطئ جديدة.
- توفير أراضي قابلة للتنمية العمرانية على الشاطئ مباشرة .
- عنصر مساند للنمو الاقتصادي لمنطقة الأعمال المركزية CBD.

مخطط تنمية منطقة حتا : تم إعداد دراسة تخطيطية متكاملة لمنطقة حتا بهدف إعداد مخطط هيكلي يحدد طبيعة وحجم التنمية المستهدفة في المنطقة واتجاهاتها المستقبلية. وقد اعتمد منهج التنمية العمرانية بالمخطط الهيكلي المقترح على المحافظة على خصائص التكوين الطبيعي للمنطقة واستغلال المواقع ذات المميزات الجمالية لتوفير الأنشطة السياحية الملائمة كفنادق وموتيلات ومنتزهات عامة وأماكن لتسلق الجبال . كما حدد المخطط الهيكلي المقترح منطقة متميزة بطبيعتها الجمالية وغطاؤها النباتي وانتشار بعض الأشجار البرية بها ويمكن المحافظة عليها كمحميات طبيعية وسفارى. كما حدد المخطط الهيكلي المقترح منطقة متميزة ويمكن أن تستخدم للمخيمات المفتوحة وكمنتجع سياحي . علاوة على التأكيد على المنطقة المركزية كمنطقة سياحية خدمية خاصة أن بها هذه المقومات كالقرية التراثية والخدمات المركزية .

المناطق الترفيهية والمحميات تم إعداد دراسات تفصيلية لتحديد المناطق الترفيهية والمحميات الطبيعية ، كما تم تحديد مراحل تنفيذها على مستوى الإمارة حتى عام ٢٠١٥.

المحميات الطبيعية بإمارة دبي : تم إعداد دراسة تفصيلية عن المحميات الطبيعية بإمارة دبي ، كما تم تنفيذ مشروع دراسة المناطق المحمية في إمارة دبي، ووضع القوانين والضوابط للمحميات الطبيعية للمحافظة عليها ، وتحديد منطقتي رأس الخور وجبل علي للحياة الفطرية . حيث تمت زراعة منطقة رأس الخور بعدد ٤٥،٠٠٠ شتلة مانجروف مما ساعد على إقامة نظام بيئي متكامل بالمنطقة وجعلها محمية طبيعية

التطوير العمراني للمباني الواقعة على شارع المطار : تهدف الدراسة الى تحسين شارع المطار كمدخل للمدينة لجميع الزوار ، إضافة الى طرح أفكار خاصة بالتصميم العمراني لإضفاء بعض الجماليات على هذا الشارع. وتعديل الاشتراطات التخطيطية تزيد من قيمة الأراضي لجذب الاستثمارات .

الخلاصة والتوصيات :

علــى الــرغم من التجربة الناجحة لامارة دبي فى مجال التنمية السياحية وعلاقتها بالتخطيط المستقبل وتحقيق مــنظومة التنســيق بين جميع الدوائر المعنية فى الإمارة، إلا ان نصيب الإمارة من السياحة العالمية يمثل نسبة قلــيلة لا تتمشــى مــع جهود الإمارة فى هذا المجال سواء من النواحي الإدارية أو التكاليف الاستثمارية خلال الســنوات العشر الماضية . وللوصول الى الهدف من التنمية السياحية كمصدر رئيسي للدخل ، فان هذا يتطلب مضافة الجهود وتحقيق التوصيات التالية :

١- دراسة الطاقة الاستيعابية للفنادق قبل ضخ الاستثمارات الجديدة .
٢- التخطــيط المشــترك بيــن الحكومة والقطاع الخاص للاسهام فى تطوير السياحة حيث لا تزال يتم التنسيق بشكل عشوائي وبشكل منفرد من جانب الحكومة .
٣- تنويع المقومات السياحية حيث لا تتعدى اكثر من الشاطئ ذات المساحة الصغيرة والتسوق ورحلات السفارى ويجب أن تتمشى مع طردياً مع النمو فى عدد السياح .
٤- التوســع فــى البنية التحتية (التعليم والتدريب السياحي) والمقومات السياحية لجذب اكبر عدد من السياح.
٥- إنشاء معهد أو كلية للتعليم الفندقي أو السياحي وخاصة الإرشاد السياحي.
٦- إنشــاء هيئة اتحادية للتخطيط السياحي تضم المؤسسات السياحية فى الدولة وتتولى إعداد خطة عامة للنهوض بالسياحة على مستوى الدولة وتقوم بمهام ثلاث ، الاولى استثمارية تهدف الى إنشاء الفنادق والقــرى الســياحية والاســتراحات والثانية للإدارة والتنظيم والتسويق والدعاية والترويج ، والثالثة لرعاية الآثار والمتاحف .
٧- يجب مراعاة مناطق الجذب السياحي بالأودية والجبال .
٨- تشــجيع شــركات مشتركة للاستثمار السياحي بما يحقق الاستفادة من العنصر الأجنبي لتحقيق عائد سياحي كبير وبما يضمن تدفق الأفواج السياحية بصورة منتظمة .
٩- إعــداد خطــة رئيســية طويلــة الأمد لترويج وتنمية السياحة حيث سيتم من خلالها تحديد المجالات السياحية المحتملة واقتراح البرامج والاستراتيجيات طويلة المدى لترويج السياحة وتنميتها .
١٠-دراسة التعاون والتنسيق بين دول مجلس التعاون الخليجي فى مجال القطاع السياحي .

تجربة المدينة المنورة في
إعداد المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة

أمانة المدينة المنورة

د. محمود عبد العزيز عليوة ـ مدير المشروع

يمـر العـالم في مطلع القرن الحادي والعشرون بمرحلة من الاندماج والتصارع بين القوى العالمية، ممثلة في الحركة الحرة والسريعة لرأس المال والثقافة والفكر، مما جعل العالم قرية صغيرة تتأثر وتؤثر بشكل مباشر في بعضـها الـبعض، وبالتالي أصبح من أهم التحديات التي تواجه الدول الحفاظ على الهوية المحلية في وسط هذا الخضم من التصارعات العالمية، وفي ظل التوجه نحو العولمة وتحرير التجارة والخدمات اصبح من المهم إعادة النظر في الخطط الإقليمية ووضع رؤية مستقبلية للتنمية.

هـذا التغير العالمي قد حدا بحكومة خادم الحرمين الشريفين بالمملكة العربية السعودية إلى وضع صياغة جديدة للمسـتقبل تؤهلها لدخول الألفية الثالثة بخطى ثابتة، وتجري هذه الصياغة من خلال الخطط السيادية العليا مثل الاسـتراتيجية العمرانية الوطنية، أو من خلال المجالس واللجان المتخصصة مثل اللجنة الاقتصادية العليا أومن خلال الخطط الخمسية والخطط القطاعية التي تعدها الدولة.

ـ مشروع المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة

ويأتـي المخطـط الإقليمـي لمنطقة المدينة المنورة من قناعة القيادة السياسية بالمملكة بأهمية وضع رؤية مسـتقبلية لمنطقة المدينة المنورة كواحدة من أهم مناطق المملكة لما تتميز به من وجود الإمكانات الطبيعية والاقتصـادية والبشرية وفوق كل هذا لضمها المسجد النبوي الشريف ثاني أهم مسجد تشد له الرحال ومزار المسلمين في العالم.

وتقـع مـنطقة المديـنة المنورة في شمال غرب المملكة حيث تعتبر البوابة الشمالية للمملكة ويتميز موقعها بوجود واجهة ساحلية تمتد بطول نحو ٣٠٢,٧كم علـى ساحل البحر الأحمر، كما يتميز الموقع باعتباره نقطة تلاقي الحركة والخدمات، وفي نفس الوقت نقطة ربط بين شرق وجنوب المملكة بشمالها الغربي، كما يتميز الموقـع بالتبايـن الطبيعي للسطح، وتبلغ مساحة المنطقة نحو ١٥٣,٨كم٢، وتضم النطاق الإشرافي للمدينة المنورة بالإضافة إلى ستة محافظات وهي محافظة ينبع، والعلاء، بدر وخيبر والحناكية والمهد. ويبلغ إجمالي عدد السكان بالمنطقة نحو ١,٤٥ مليون نسمة في عام ١٤٢٠هـ ، وتعتبر المدينة المنورة هي قطب التنمية الرئـيس بالمـنطقـة حيث تستقطب بنحو ٦٤,٧% من جملة عدد السكان بالمنطقة، وتمثل نسبة سكان المدن ٧٥,٤% مـن إجمالي سكان المنطقة، وتأتي حاضرة ينبع الصناعية (ثاني أكبر مدينة صناعية بالمملكة) في المرتـبة الثانـية علـى مسـتوى المـنطقة بعد المدينة المنورة من حيث عدد السكان وحجم الاستثمارات الاقتصادية.

ـ منهجية العمل بالمشروع

اتبعـت أمانـة المديـنة المـنورة بالتعاون مع المكتب الاستشاري الوطني (تضامن مكتب الدكتور أحمد فريد مصـطفى ومكتب الدكتور عبد الله يحيى بخاري) المنهج العلمي التحليلي في وضع الرؤية المستقبلية للتنمية الإقليمـية للمـنطقة مـن خلال جمع البيانات من مصادرها الأولية والثانوية، وقد تم التعاون مع ٢٣ خبيراً

ومتخصص في قطاعات التنمية المختلفة، وقد تم التعاون عن قرب بين الأمانة وجميع القطاعات الحكومية والهيئات ذات الاختصاص للتعرف على الإمكانات المتاحة والمشاكل القائمة والخطط المستقبلية لكل قطاع لدمجها في خطة متكاملة تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة ورفع مستوى الخدمات وتوفير فرص العمل للمواطنين. وقد تم تشكيل لجنة تنفيذية عليا برئاسة صاحب السمو الملكي أمير منطقة المدينة المنورة لمتابعة أعمال المشروع من خلال الاجتماعات الدورية ومناقشة استراتيجيات التنمية.

ـ الإمكانات المتاحة ومحددات التنمية

لقد أسفرت الدراسات التحليلية للبيانات الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية عن بروز العديد من الإمكانات الكامنة بالمنطقة والتي يمكن الاستفادة منها في دفع عملية التنمية وفي نفس الوقت قد ظهرت بعض المحددات الواجب أخذها بعين الاعتبار عند وضع الرؤية المستقبلية لتنمية المنطقة حتى تأتي هذه الرؤية في إطارها الواقعي وعملي يمكن تنفيذه، وفيما يلي عرض لأهم مؤشرات الإمكانات ومحددات التنمية بالمنطقة.

المؤشرات الطبيعية والبيئية

- **الموقع**: يعتبر موقع منطقة المدينة المنورة متميزاً، حيث تعتبر البوابة الشمالية للمملكة، وملتقى لشبكات الطرق الدولية والإقليمية التي تربط وسط وجنوب وشمال المملكة، ويتميز الموقع بتباين عناصره الطبيعية وبوجود واجهة ومنافذ بحرية تربطه بالعالم الخارجي وتثري إمكاناته الاقتصادية.
- **الثروات المعدنية**: يوجد بالمنطقة العديد من الثروات المعدنية والخامات الطبيعية تتركز بشكل عام في كل من محافظة المهد والحناكية وينبع حيث توجد سبعة مواقع واعدة لإنتاج الخامات المعدنية، من أهم الثروات المعدنية الذهب والفضة والمغنسيوم والنحاس والرصاص والكروم والنيكل والعناصر المشعة، ولعل من أهم مشاكل الاستغلال للثروات المعدنية المتاحة سهولة الوصول لمواقع التعدين، وتذبذب الطلب العالمي على المواد الخام.
- **مصادر المياه**: تعتبر ندرة المياه من أهم مشاكل التنمية بالمنطقة، في حين أن من أهم مصادر مياه الشرب المتاحة بالمنطقة محطة التحلية بينبع والخزان الجوفي بمنطقة الساق والذي يضم مخزون مائي ضخم، ويوجد برسوبيات الأودية مخزون مائي محدود، في حين تعتبر مناطق الحرات مصدر هام للمياه بالمنطقة.
- **التربة**: تشير دراسات التربة إلى أن محافظة خيبر والعلا من المناطق الواعدة والمرتقبة للتنمية الزراعية نظراً لإمكانية توفر المياه الجوفية وصلاحية التربة للزراعة، علما بأنه من المهم دراسة خطة ترشيد الاستغلال للمياه المتاحة لتحقيق أكبر عائد منها وتحقيق هدف التنمية المستدامة للمنطقة.
- **السيول والأودية**: تعرض مجاري الأودية للتعدي وقطاعاتها غير منتظمة هندسياً ولا توجد سدود بالقدر الكافي للحماية والاستفادة من مياه الأمطار، كما لا يوجد نظام للإشعار المبكر، وعدم وجود هيئة متخصصة بالعناية بشئون الأودية.
- **البيئة الطبيعية**: توجد بمنطقة المدينة المنورة العديد من المواقع المتميزة طبيعياً والتي تحظى بغطاء نباتي وحيواني وتكوين طبيعي متميز، مما يستوجب حمايتها، ووضع برنامج لحماية البيئة من سلبيات التنمية، والحفاظ على الشواطئ والحائط المرجاني من تعرضها للتلوث بفعل الأنشطة العمرانية والصناعية بالمنطقة.

مؤشرات دراسات البنية الأساسية

- **النقل والمرور:** تحظى منطقة المدينة المنورة بوجود شبكة طرق سريعة على مستوى عالي، في حين يفتقد القطاع الشمالي من المنطقة للربط القوي بالشبكة، وشبكات الطرق الداخلية ضعيفة حيث يوجد بها عجز شديد بالطرق الممهدة والمرصوفة، وكل من مطار المدينة المنورة ومطار ينبع وميناء ينبع التجاري والميناء الصناعي كلها لمكانات متاحة بالمنطقة، ولكن بعضها غير مستغل بشكل اقتصادي وتحتاج لتطوير أساليب التشغيل.
- **شبكات المياه:** توجد شبكة تغذية من محطة التحلية بمستوى ممتاز لتغذية المدينة المنورة وينبع وبدر، في حين أن الشبكات القائمة في مدن المنطقة تحتاج لإعادة تخطيط وتحديث، ويعتبر عدم وجود مصدر دائم لمياه الشرب بمعظم القرى من المشاكل الرئيسة لتنمية القطاع القروي بالمنطقة حيث تعتمد على نظام السقيا الذي توفره وزارة الزراعة والمياه.
- **الصرف الصحي:** توجد شبكة للصرف الصحي بالمدينة المنورة تخدم حوالي ٦٠% من المساحات المبنية، ويعتبر عدم وجود شبكات للصرف الصحي في جميع المدن والقرى بالمنطقة من مشاكل التنمية مما يهدد البيئة الطبيعية بالتلوث، وخاصة المياه الجوفية والتي يعتمد عليها في الشرب والزراعة.
- **الكهرباء:** تخدم شبكة الكهرباء الموحدة المدينة المنورة وينبع وبعض الأجزاء الغربية من المنطقة بشكل جيد، في حين أن جميع عواصم المحافظات تحتاج إلى تعزيز توليد الطاقة ونقلها وتوزيعها وربطها بالشبكة العامة، معظم القرى تفتقر لإمداد مناسب من الطاقة الكهربائية.
- **الاتصالات:** يتوفر مستوى خدمة جيد بالمدينة المنورة، ويوجد قصور في الخدمات الهاتفية بالمحافظات خاصة المناطق الصحراوية بينما تتمتع المراكز القريبة للمدينة المنورة بمستوى خدمة أفضل.

مؤشرات الخدمات العامة

- **الاستقطاب:** استقطاب المدينة المنورة لمعظم الخدمات الإقليمية نظراً لموقعها وتركز السكان بها.
- **التباين:** يتوفر مستوى جيد من الخدمات العامة بالمدينة المنورة، ويوجد تباين واضح في مستوى توفير الخدمات سواء من حيث الكم أو الكيف بين المدينة المنورة والمحافظات وبين عواصم المحافظات والقرى التابعة لها.
- **مواقع الخدمات:** نسبة كبيرة من وحدات الخدمات والمرافق العامة تشغل مباني مستأجرة لا تتناسب مع احتياجات الخدمة من حيث التوزيع والمساحة، مما يتطلب توفير مواقع ومباني لها بالمدن والقرى.
- **الكثافة:** تسارع زيادة الكثافة السكانية بالمدينة المنورة يؤثر سلباً على مستوى تقديم الخدمات، وانخفاض الكثافة السكانية بالمناطق الصحراوية تحول دون التوزيع الجغرافي المتوازن للخدمات وبالتالي ينخفض مستوى الأداء وترتفع تكاليف التشغيل.
- **مستوى الأداء:** يوجد تراجع لمستوى أداء بعض الخدمات خلال العشر سنوات الأخيرة مما يتطلب مراجعة التوزيع الكمي والكيفي لتلك الخدمات.

المؤشرات الاجتماعية

- **حجم الأسرة:** يمتاز التوزيع النوعي للسكان السعوديين بمنطقة المدينة المنورة بالتوازن حيث تبلغ نسبة

الذكور نحو ٥٠% ومتوسط حجم الأسرة يتراوح بين ٥-٨ أفراد بمتوسط علم ٧ أفراد للأسرة.

- **الحالــة الاجتماعية:** ترتفع نسبة التعليم بين الذكور عنها في الإناث كما يتباين مستوى التعليم بين المدن والقرى، وتتراجع نسبة الأمية بشكل كبير بين المجموعات العمرية الصغيرة.
- **قوة العمل:** يرتفع نسبة تمثيل السعوديين في قوة العمل (١٢ سنة فأكثر) بالمنطقة حيث يبلغ ٤٧% مقارنة بحوالي ٤٣% على مستوى المملكة، ويمثل المشتغلون السعوديين بين الذكور ٤٣% وبين الإناث ٤%.

مؤشرات التقسيم الإداري للمحافظات

- **الحدود الإدارية:** يوجد تداخل في الحدود الإدارية بين المحافظات وبعضها البعض، ووجود تداخل بين حدود الإشراف الإداري بين المراكز، عدم وجود توصيف دقيق لحدود المراكز.
- **التوازن:** يوجد عدم توازن بين مساحة المحافظات وعدد السكان والقرى التابعة لكل منها وعدد المراكز الإدارية. كما يوجد تباين كبير في مساحة المحافظات والمراكز.

المخطط الاقليمي لمنطقة المدينة المنورة ١٤٥٠هـ

المخطط الهيكلي الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة يعني التصور بعيد المدى للجهود الإنمائية بالمنطقة وانعكاساتها على الأنشطة العمرانية المتوقعة بها خلال هذه الفترة، وفي مواجه المشاكل ومحددات التنمية والاستفادة القصوى من الامكانات المتاحة بشكل يضمن التنمية المتوازنة والمستدامة، وفي ظل الخطط والبرامج العليا للدولة فقد تم صــياغة المخطــط الإقليمـــي المستهدف لمنطقة المدينة المنورة، وقد اشتمل المخطط الاقليمي على العديد من التوصيات وآليات وبرامج التنفيذ، ومن أهم هذه التوصيات مايلي:

- **تحديــد الــنطاق الإشــرافي للمراكز:** التنسيق مع الإمارة والمحافظين ورؤساء المراكز، وتدقيق الحدود الإداريـــة للمحافظات، والتحديد والتوصيف لحدود الإشراف الإداري للمراكز، وتم بالفعل الخروج بهذه التوصية إلى حيز التنفيذ وتم تحديد النطاق الإشرافي لجميع محافظات ومراكز المنطقة.
- **إنشــاء محافظتـــي وادي الفرع ووادي القرى:** إنشاء محافظة وادي الفرع بمساحة ٧٧٨٣ كم٢ ، وعدد ســكانها الحالي ٣٣ ألف نسمة، وتضم مراكز (اليتمة ــ وادي الفرع ــ الأكحل ــ أبو ضباع). وإنشاء محافظة وادي الفرع بمساحة ١٥٩٦٥ كم٢، وعدد سكانها الحالي ٣٨ ألف نسمة، وتضم مراكز (العيص ــ جراجــر ــ شــجوى ــ المربع ــ أميرة ــ المرامية ــ سليلة جهينة ــ الأبرق ــ السليلة ــ الهجر الثلاث).
- **دعم مستويات التنمية القروية:** اقتراح تطوير ٩ قري لتصبح مركز تنمية قروي منها ١٤ قرية مقترح بها مجمـــع قــروي، اقتراح تطوير ٣٠ قرية لتصبح مركز خدمة قروي. الدعم الاقتصادي وتوفير الخدمات العامـــة والــبلدية، وفــرص العمل بمراكز التنمية والخدمات القروية للتخفيف عن المدن والحفاظ على التوازن في توزيع السكان بالمنطقة.
- **الــتوازن في توزيع السكان والأنشطة بالمنطقة:** سكان المدينة المنورة في حدود مليون نسمة واستيعاب جزء من الزيادة في ثلاث ضواحي سكنية بطاقة إجمالية ٢٧٥ ألف نسمة. الصويدرة والمليليح والفريش مــدن تابعـــة بطاقـــة إجمالية ٢٢٠ ألف نسمة لاستيعاب جزء من الزيادة السكانية بالمدينة المنورة. ينبع مركز تنمية تجاري وسياحي وصناعي وطني للصناعات الثقيلة والمتوسطة والرايس مركز تنمية سياحي

وميناء رئيس للصيد. العلا والمهد مراكز تنمية إقليمية، بدر وخيبر والحناكية وريع ملح والعيص مراكز تنمية محلية واليتمة مدينة صناعية تابعة.

- **توجيه النمو العمراني للمدينة المنورة:** الضواحي السكنية المقترحة هي المندسة ١٢٠ ألف نسمة، أبيار الماشـــي ١٢٠ ألف نسمة، العوينة ٣٥ ألف نسمة سنة ١٤٥٠هـــ. المدن التابعة المقترحة هي الصويدرة ٨٠ ألف نسمة، للفريش ٨٠ ألف نسمة، المليليح ٦٠ ألف نسمة، اليتمة ٧٥ ألف نسمة ريع ملح ٤٠ ألف نسمة سنة ١٤٥٠هـــ.

- **تطويـــر وتنمـــية مصـــادر المياه:** الاستفادة من المخزون بمنطقة الساق. استغلال المياه تحت السطحية بمناطق التكوينات البازلتية وقيعان الأودية. تنفيذ المرحلة الثالثة لمحطة التحلية بينبع، وإمداد مدينة المهد والعيص بمياه التحلية.

- **الاستفادة من الطاقة الحرارية الأرضية:** تشير الدراسات الجيولوجية إلى أن حرة رهط وخيبر تعتبر من مـــناطق الحرارة الأرضية الجيدة لتوليد الطاقة الكهربائية، أهم المواقع توجد بجبل الرأس الأبيض بحرة خيـــبر، وتعتبر الحرارة الأرضية مصدر نظيف لتوليد الطاقة الكهربائية وتحلية المياه. تقوم أمانة المدينة المنورة باستضافة نخبة من الخبراء الدوليين لتقيم الموقف وعرض التجارب العالمية.

- **تـــنويع الهـــيكل الاقتصـــادي للمنطقة:** استغلال الثروات والخامات التعدينية المغنسيوم والذهب والفضة والـــنحاس والرصاص ومواد البناء. ودعم قطاع الصناعات الثقيلة والمتوسطة والبيئية وتخصيص مواقع المناطق والمدن الصناعية. واستغلال إمكانات السياحة الطبيعية والأثرية والدينية والثقافية التي تزخر بها المـــنطقة لتنمية قطاع السياحة. والعمل على زيادة الرقعة الزراعية ودعم قطاع الثروة الحيوانية السمكية بالمنطقة.

- **الاستفادة من خط الزيت المار بالمنطقة:** إنشاء مصفاة للزيت باليتمة كنواة لمدينة صناعية وتغطية الطلب المحلـــي للمنطقة الغربية من المنتجات البترولية، والتخفيف عن مدينة ينبع وتخصيص إنتاجها للتصدير الخارجـــي. ونقل الصناعات المتوسطة والثقيلة من المدينة المنورة لمدينة اليتمة الصناعية للمحافظة على وظيفة وطبيعة المدينة المنورة.

- **تطويـــر شـــبكة الطرق والمواصلات:** تحقيق التدرج والترابط والتكامل بين أجزاء الشبكة واقتراح إنشاء ١٩٢٦كـــم طرق جديدة للربط بين المدن والقرى التابعة.واقتراح شبكة سكة حديد لربط المنطقة بالمناطق المحيطة ونقل الركاب والبضائع، تمشياً مع التوجهات العامة لوزارة النقل والمواصلات. وتطوير مطار المدينة المنورة إلى مطار دولي ومطار ينبع إلى مطار إقليمي وإنشاء مطار محلي بكل من العلا والمهد، ومدارج للهبوط بكل من بدر وخيبر والحناكية.

- **إنشـــاء قـــاعدة للمعلومـــات التخطيطية على مستوى المحافظة:** يعتبر توافر المعلومات وتحديثها بصفة مستمرة من أهم ضروريات استمرارية عملية التخطيط الإقليمي والتحديث المستمر لأنشطة التخطيط بما يواكب التغير غير المرئي في الأولويات. وتعتبر إنشاء قاعدة لشبكة معلومات بالمحافظات وربطها بامانة المدينة المنورة من أهم ضرورات المرحلة القادمة. فمن خلال هذه الشبكة المعلوماتية يمكن أيضاً متابعة التنفـــيذ وتحديـــد مراكـــز الضعف وأسبابه والعمل على علاجها قبل تراكمها، وقد قام المخطط الاقليمي

بإنشـاء بنك لمعلومات القرية يضم البيانات الأساسية لأكثر من ٦٥٠ قرية بعد رفع مواقعها من الطبيعة لتكون أداة سهلة ومفيدة في يد صانعي القرار والمخططين في المستقبل.

- **تنمية الموارد البشرية:** استهدف المخطط الاقليمي لمنطقة المدينة المنورة منذ البداية توفير فرص العمل ونشـرها على المحافظات وعدم تركيزها في مراكز الجذب الحالية، وبالتالي فمن المهم حتى تعود هذه الفـرص على المواطن السعودي بالنفع والفائدة من تنمية الموارد البشرية لرفع مستوى المهارات الفنية وتأهيل الكوادر المحلية للقيام بدورها في دفع عجلة التنمية الاقليمية، وقد وضع المخطط الاقليمي الآليات اللازمة لتحقيق ذلك.

ندوة مدن المستقبل

المعهد العربي لإنماء المدن ومؤسسة التراث

الرياض ٢٥ ٢٧ شعبان ١٤٢٢هـ

تجربة المدينة المنورة في

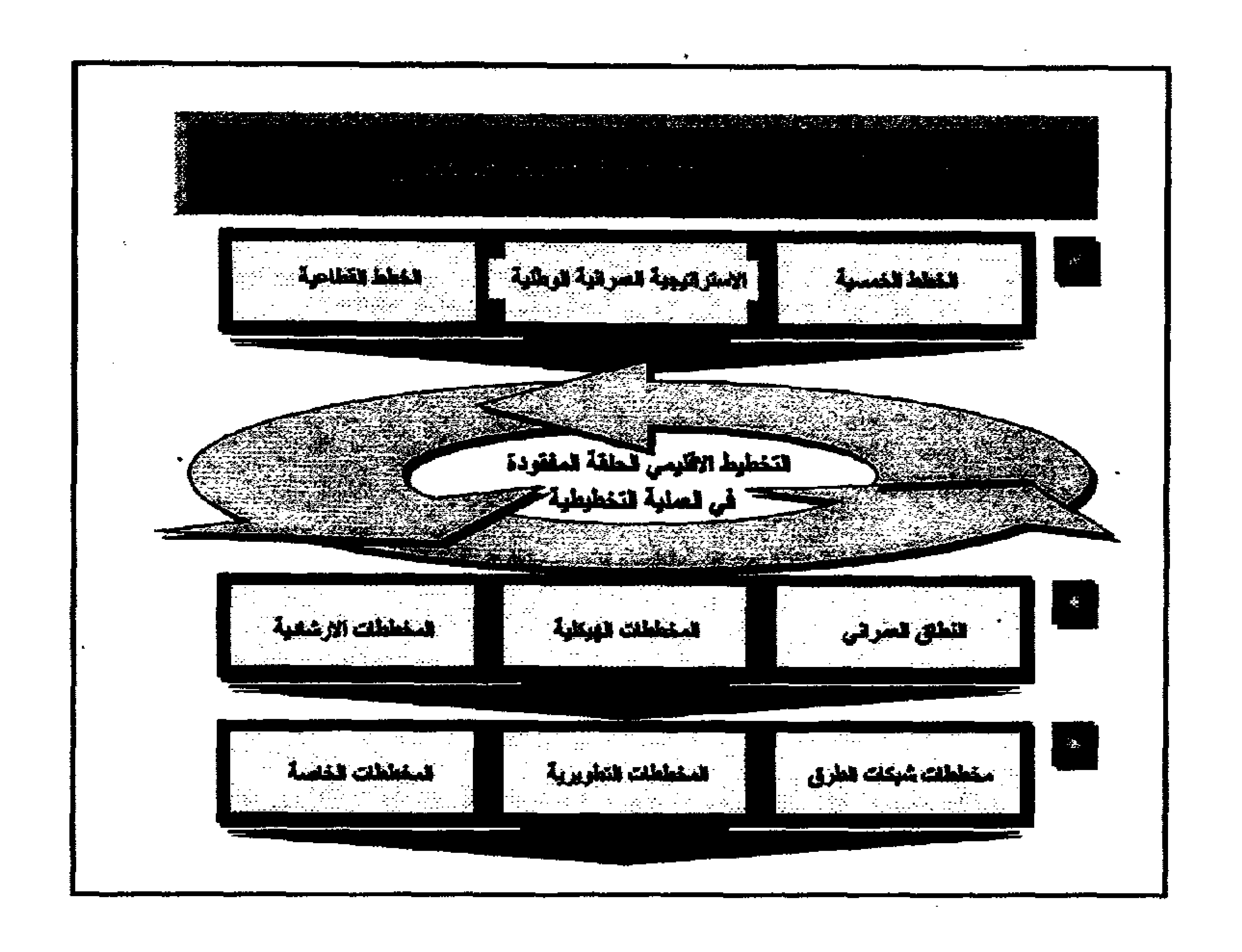
إعداد المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة

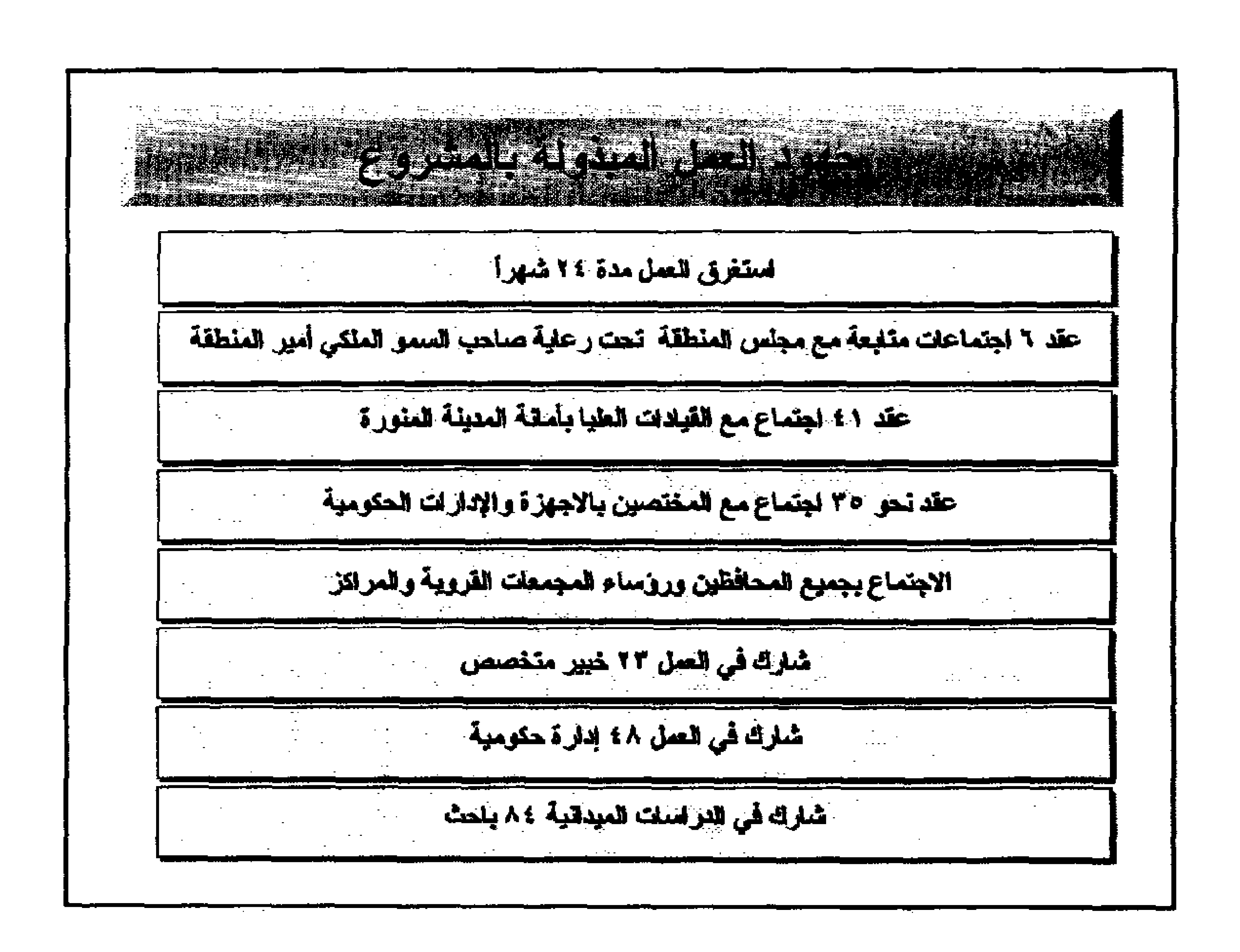
أمانة المدينة المنورة

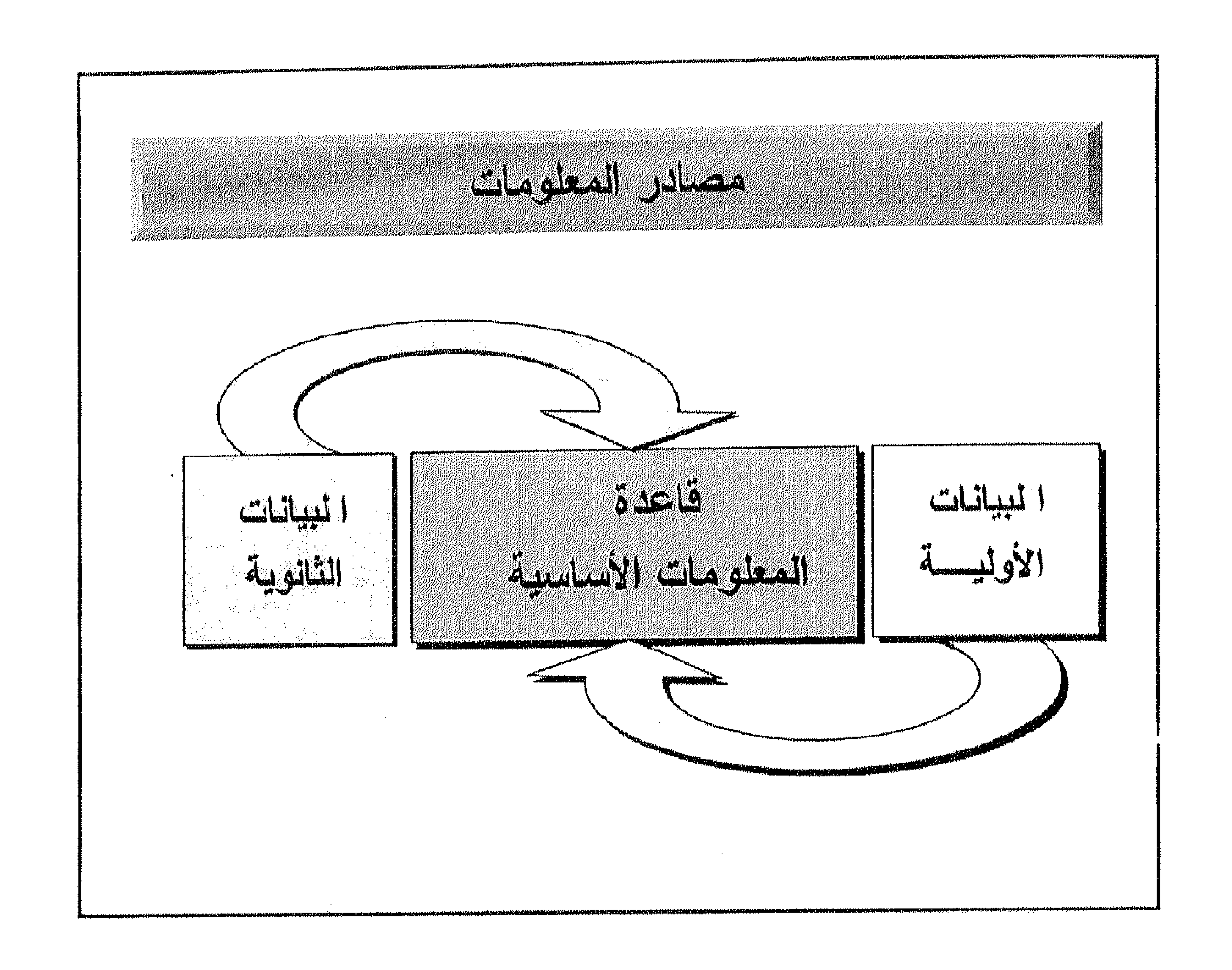
الاستشاري تضامن مكتب الدكتور أحمد فريد مصطفى ومكتب الدكتور عبد الله يحيى بخاري

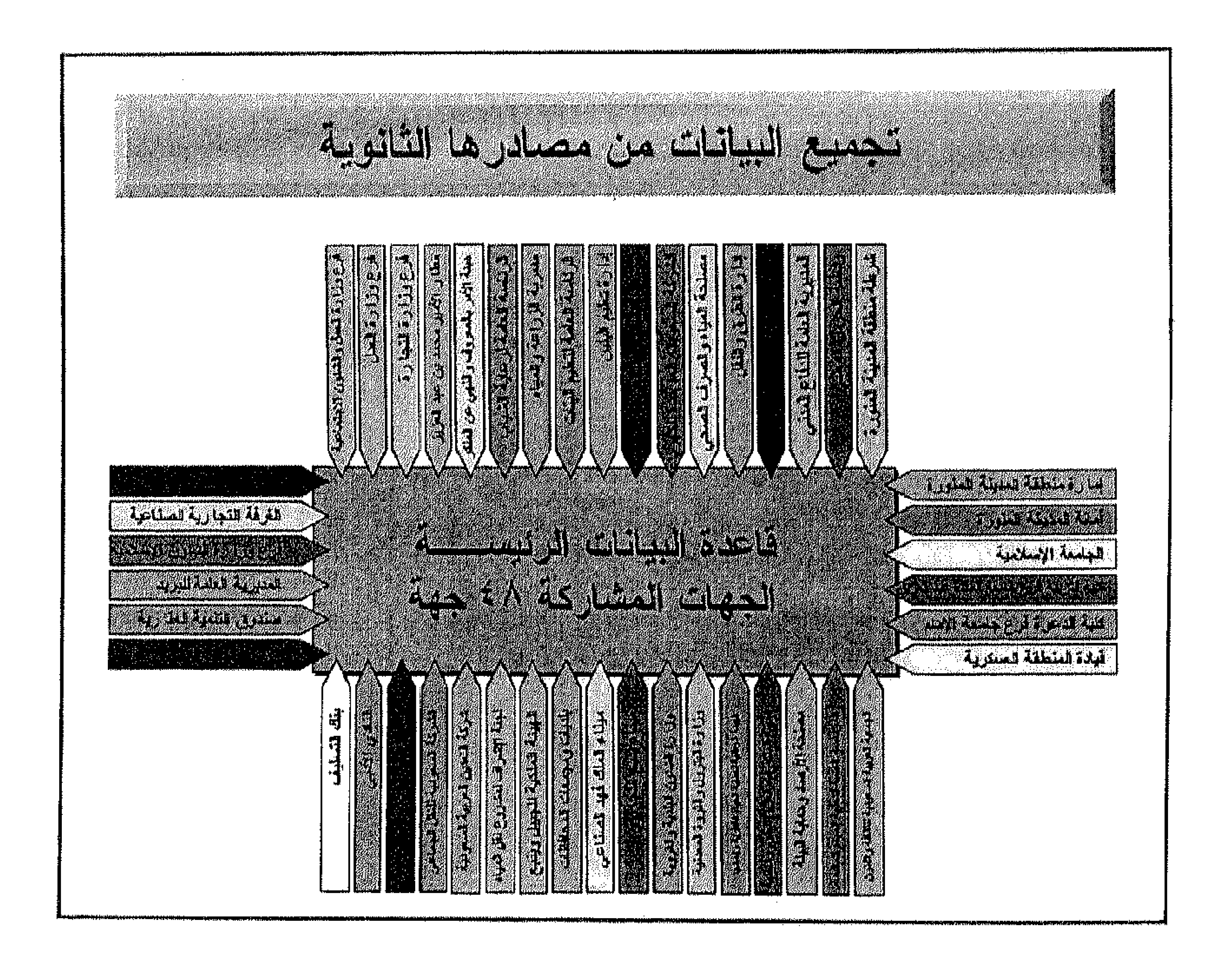
هدف المشروع

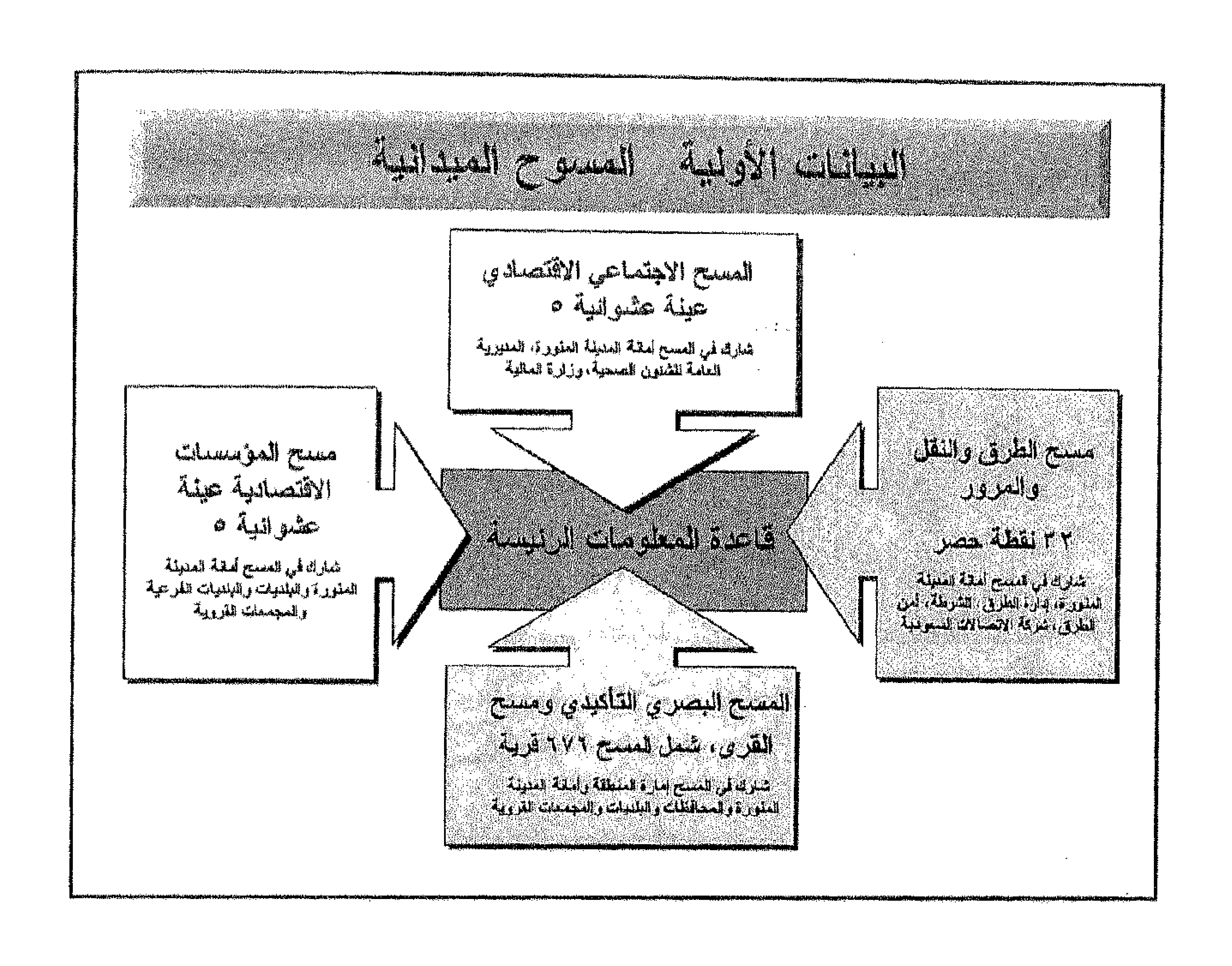
وضع تصور بعيد المدى للتنمية الإقليمية لمنطقة المدينة المنورة حتى عام ١٤٥٠هـ في ضوء إمكانات ومحددات التنمية القائمة ولدعم للعلاقات الوظيفية بين التجمعات العمرانية

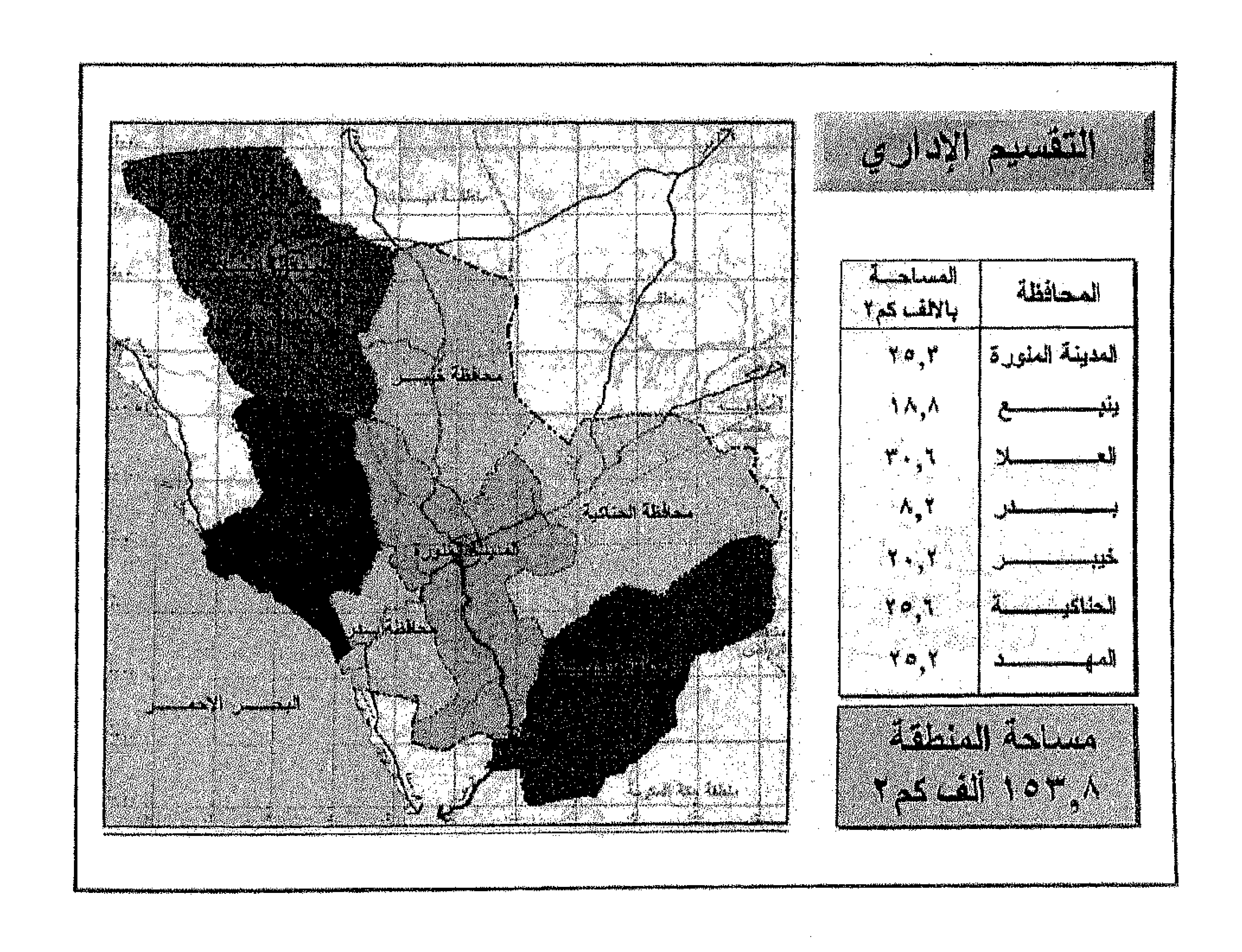

الخطط الخمسية
الاستراتيجية العمرانية الوطنية
الخطط القطاعية
التخطيط الاقليمي الحلقة المفقودة
في العملية التخطيطية
النطاق العمراني
المخططات الهيكلية
المخططات الإرشادية
مخططات شبكات الطرق
المخططات التطويرية
المخططات الخاصة


جهود العمل المبذولة بالمشروع
استغرق العمل مدة ٢٤ شهراً
عقد ٦ اجتماعات متابعة مع مجلس المنطقة تحت رعاية صاحب السمو الملكي أمير المنطقة
عقد ٤١ اجتماع مع القيادات العليا بأمانة المدينة المنورة
عقد نحو ٣٥ اجتماع مع المختصين بالاجهزة والإدارات الحكومية
الاجتماع بجميع المحافظين ورؤساء المجمعات القروية والمراكز
شارك في العمل ٢٣ خبير متخصص
شارك في العمل ٤٨ إدارة حكومية
شارك في الدراسات الميدانية ٨٤ باحث


مصادر المعلومات
ا لبيانات الأوليـــة
قاعدة المعلومات الأساسية
ا لبيانات الثانوية


تجميع البيانات من مصادرها الثانوية
قاعدة البيانات الرئيســة
الجهات المشاركة ٤٨ جهة
الجامعة الإسلامية
قيادة المنطقة العسكرية
الغرفة التجارية الصناعية
بنك التسليف





المحافظة	المساحة بالألف كم٢
المدينة المنورة	٢٥,٣
ينبـــــع	١٨,٨
العــــــلا	٣٠,٦
بـــــدر	٨,٢
خيبـــــر	٢٠,٢
الحناكيـــة	٢٥,٦
المهـــــد	٢٥,٢



توصيات المخطط الإقليمي لمنطقة المدينة المنورة

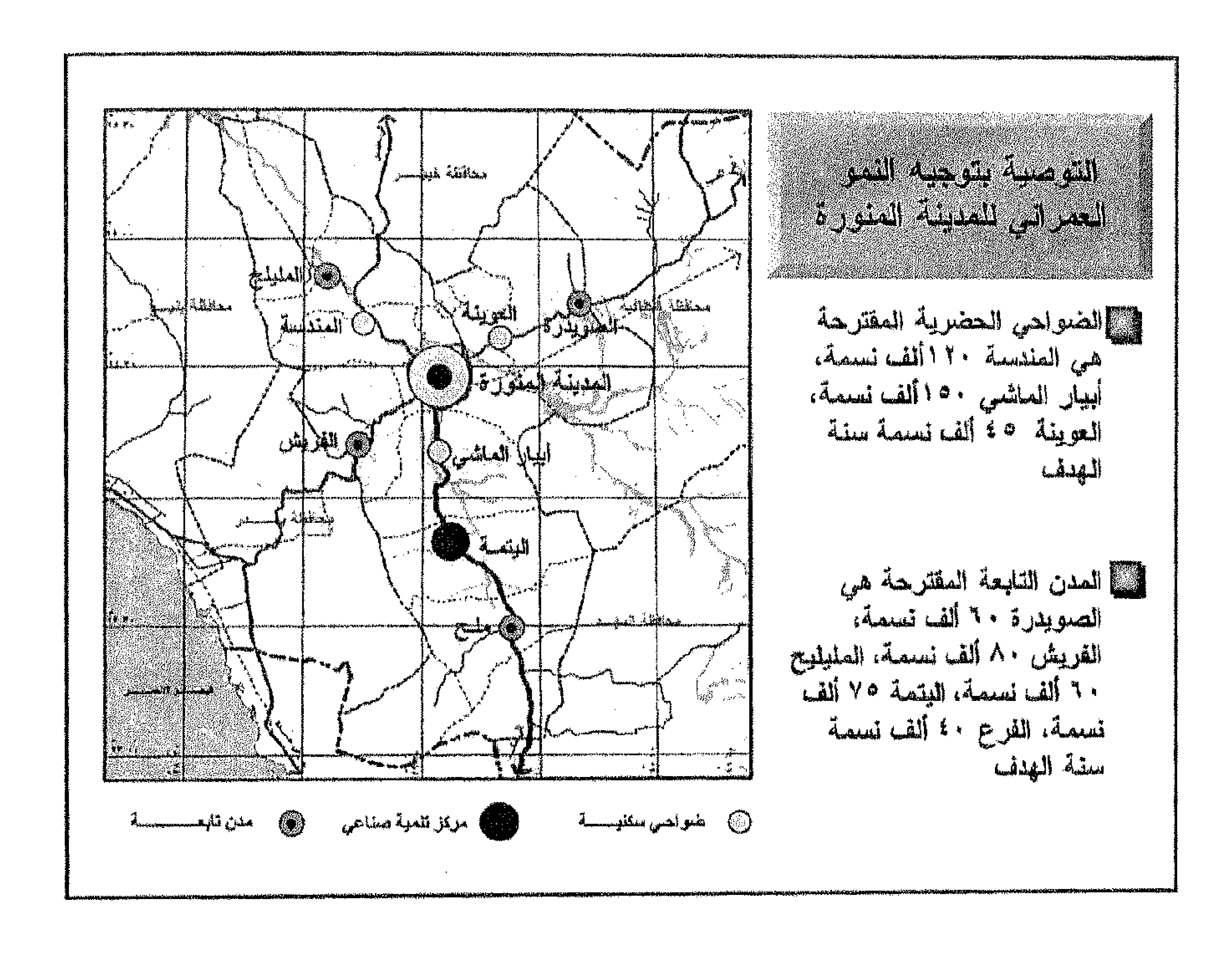
توصيات عامة على مستوى المنطقة

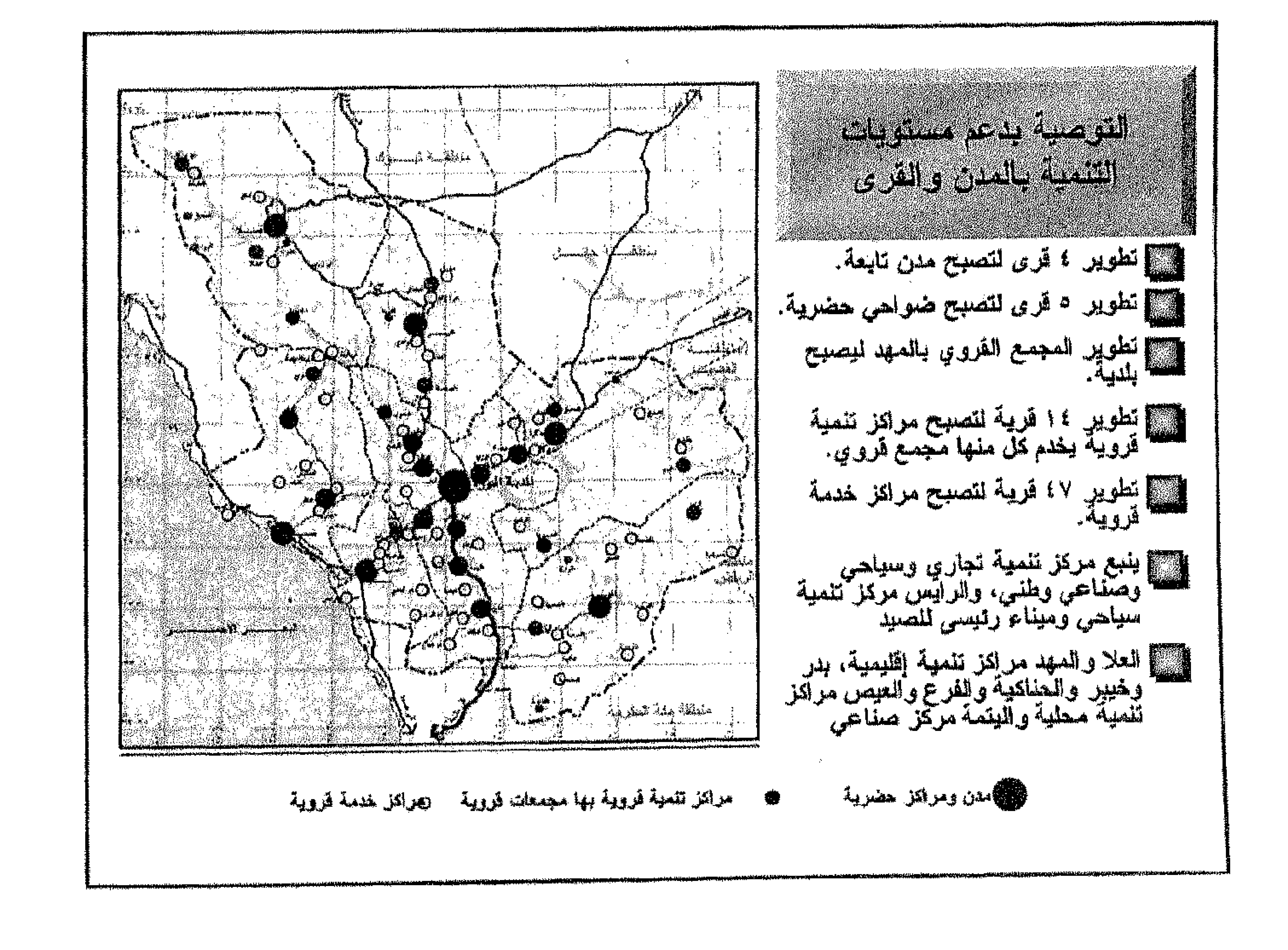
- توجيه الإطار العام للتنمية ٨٢ توصية
- توجيه الاستثمار الخاص ٢٩ توصية
- تنمية الموارد البشرية ٣٤ توصية
- حماية البيئة ١٩ توصية

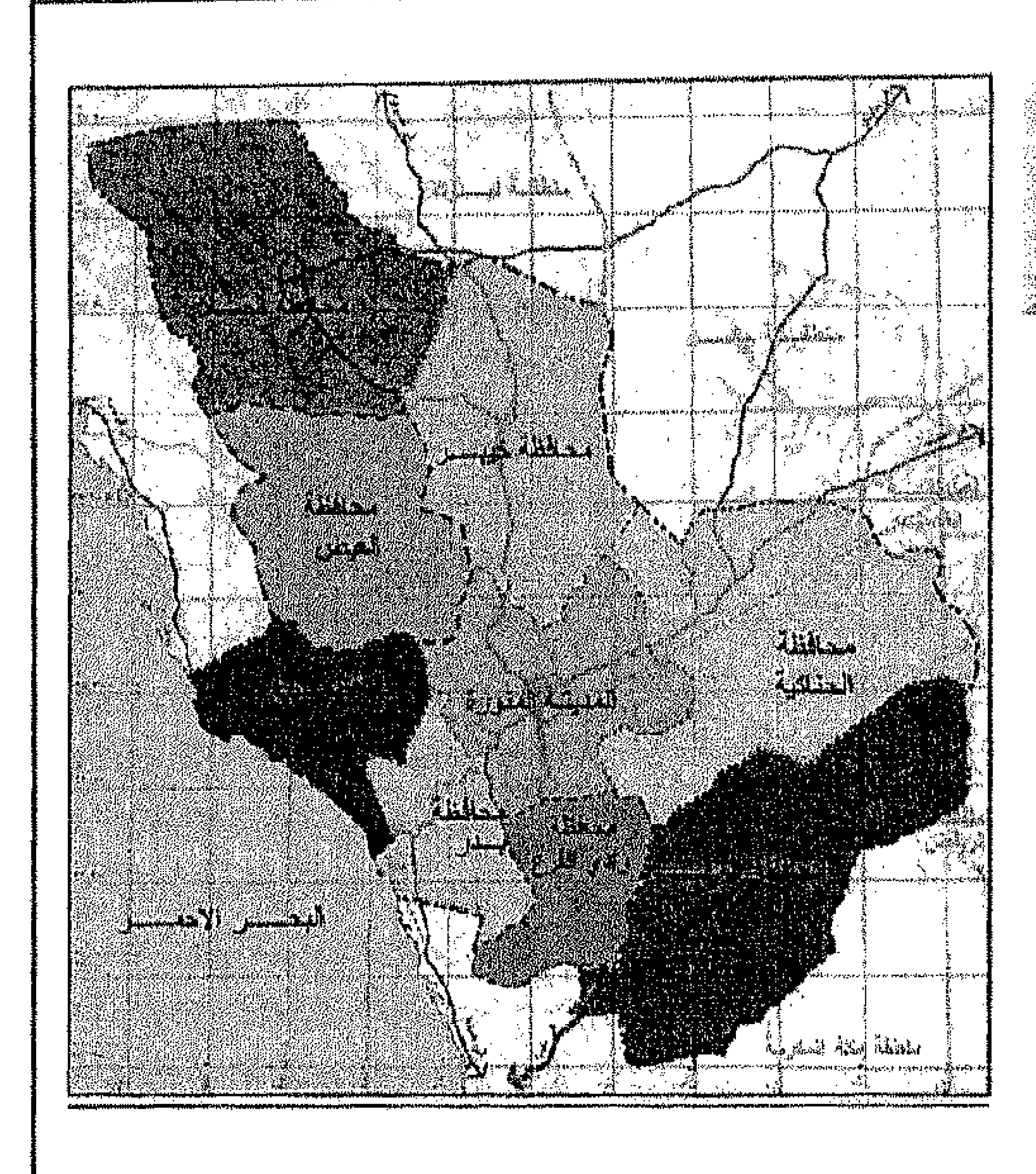
توصيات خاصة على مستوى المحافظات

- توصيات الهيكل الاقتصادي ١٤٠ توصية
- توصيات الخدمات العامة ١٣٢٢ توصية
- توصيات البنية الأساسية ٦١٨ توصية

بلغ إجمالي عدد التوصيات نحو ٢٢٤٤ توصية تم برمجتها على الحاسب الآلي لتسهيل اسلوب الاستدعاء والتصنيف حسب القطاع أو الموقع


التوصية بتوجيه النمو العمراني للمدينة المنورة
الضواحي الحضرية المقترحة هي المندسة ١٢٠ألف نسمة، أبيار الماشي ١٥٠ألف نسمة، العوينة ٤٥ ألف نسمة سنة الهدف
المدن التابعة المقترحة هي الصويدرة ٦٠ ألف نسمة، القريش ٨٠ ألف نسمة، المليليح ٦٠ ألف نسمة، اليتمة ٧٥ ألف نسمة، الفرع ٤٠ ألف نسمة سنة الهدف
المليليح
المندسة
العوينة
الصويدرة
المدينة المنورة
القريش
أبيار الماشي
اليتمة
مدن تابعة
مركز تنمية صناعي
ضواحي سكنية


التوصية بدعم مستويات التنمية بالمدن والقرى
تطوير ٤ قرى لتصبح مدن تابعة.
تطوير ٥ قرى لتصبح ضواحي حضرية.
تطوير المجمع القروي بالمهد ليصبح بلدية.
تطوير ١٤ قرية لتصبح مراكز تنمية قروية يخدم كل منها مجمع قروي.
تطوير ٤٧ قرية لتصبح مراكز خدمة قروية.
ينبع مركز تنمية تجاري وسياحي وصناعي وطني، والرايس مركز تنمية سياحي وميناء رئيسي للصيد
العلا والمهد مراكز تنمية إقليمية، بدر وخيبر والحناكية والفرع والعيص مراكز تنمية محلية واليتمة مركز صناعي
مدن ومراكز حضرية
مراكز تنمية قروية بها مجمعات قروية
مراكز خدمة قروية



التوصية بإنشاء محافظتي وادي الفرع والعيص

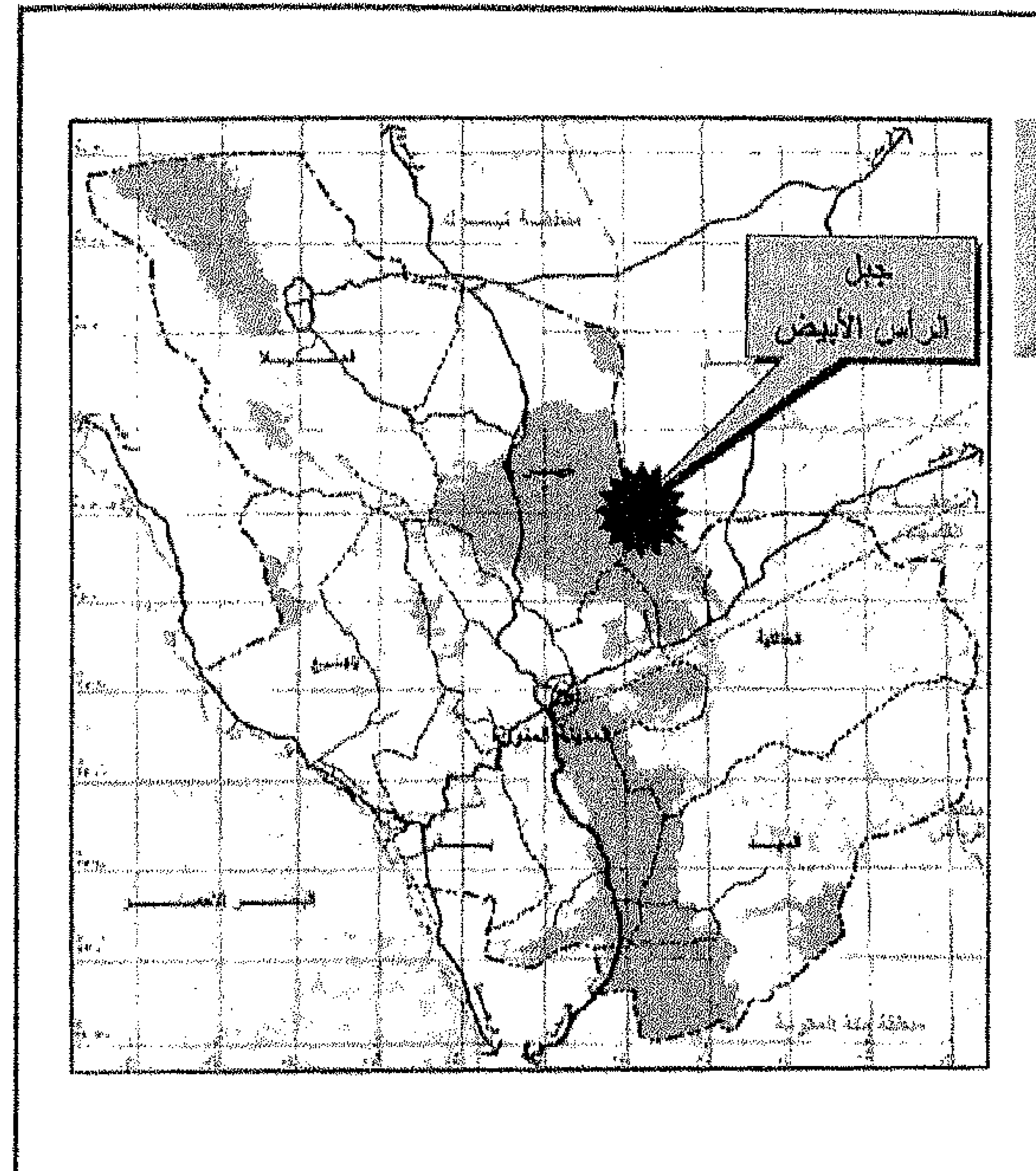
- محافظة وادي الفرع: المساحة ٧٧٨٣ كيلومتراً مربعاً، عدد السكان الحالي ٣٣ ألف نسمة. وتضم مركز (اليتمة – وادي الفرع – الاكحل – أبو ضباع)
- محافظة العيص: المساحة ١٥٩٦٥ كيلومتراً مربعاً ، عدد السكان الحالي ٣٨ ألف نسمة. وتضم مراكز (العيص – جراجر – شجوى – المريع – أميرة – المرامية – سليلة جهينة – الأبرق – السليلة – الهجر الثلاث)

التوصية بتطوير وتنمية مصادر المياه

- الاستفادة من المخـزون بمنطقة الساق وإجراء الدراسات الفنية اللازمة.
- استغلال المياه تحت السطحية بمناطق التكوينات البازلتية وقيعان الأودية وترشيد نظم الري.
- تنفيذ المرحلة الثالثة لمحطة التحلية بينبع، وإمداد مدينة المهد والحناكية وخيبر والصويدرة والعيص بمياه التحلية.

محطة تحلية

متكون الســـاق | الطبقة البازلتيــة | رسوبيات الأوديــة



التوصية بتنمية مصادر الطاقة الكهربائية

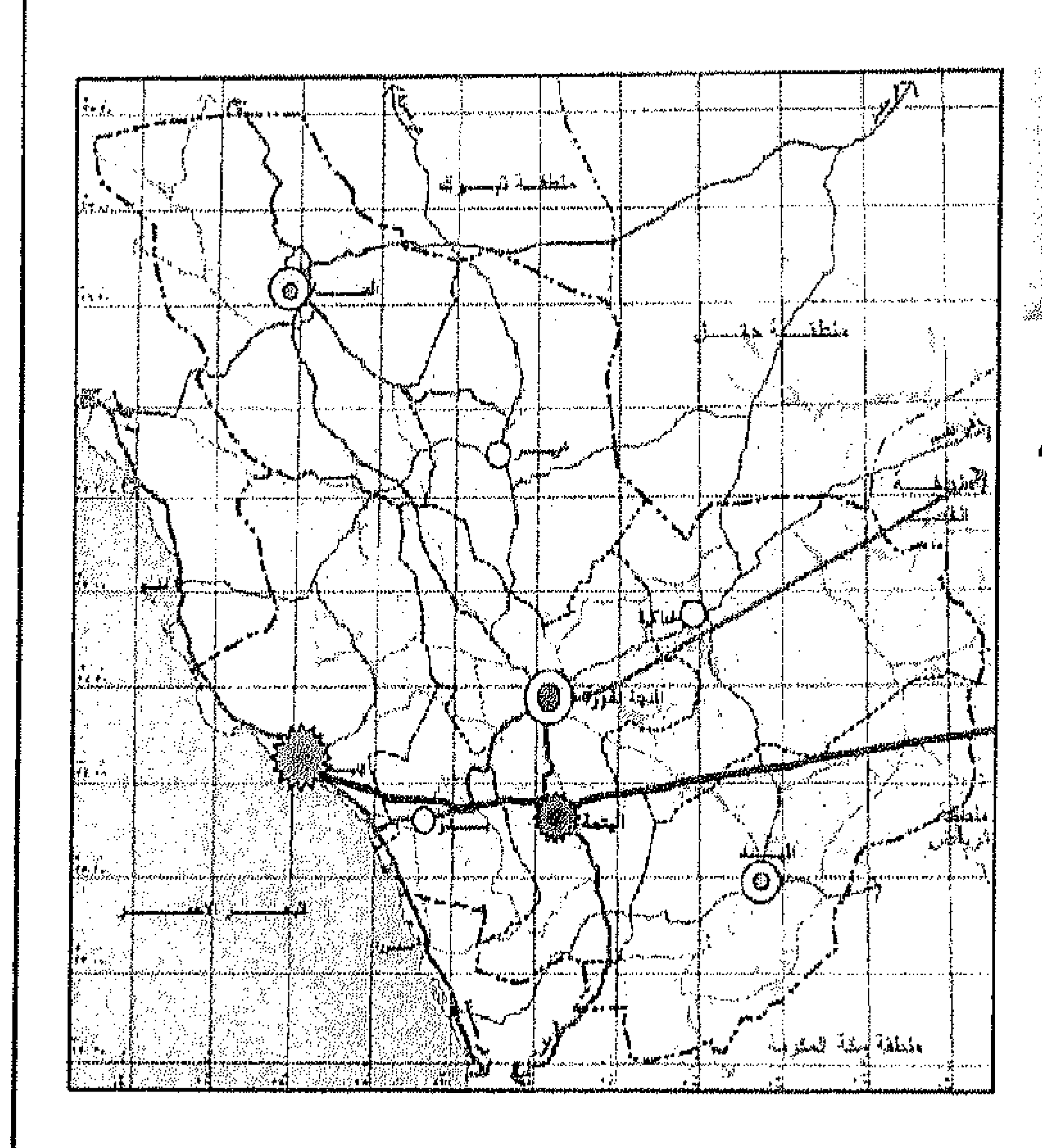
- يوصى بعمل الدراسات الفنية اللازمة للاستفادة من الحرارة الارضية بالمنطقة في توليد الطاقة الكهربائية.
- الربط لجميع محافظات المنطقة بالشبكة الموحدة، وتعزيز التوليد والتوزيع.
- كهربة جميع القرى المركزية ومراكز الخدمات وقرة الخدمة وتوفير مصدر مستقر لانتاج الطاقة.

التوصية بتنويع الهيكل الاقتصادي للمنطقة

- قطاع التعدين: استغلال خامات المغنزيوم والذهب والفضة والنحاس والرصاص، ومواد البناء
- قطاع الصناعة: دعم قطاع الصناعات الثقيلة والمتوسطة والبيئية وتخصيص مواقع المناطق والمدن الصناعية
- قطاع السياحة: استغلال امكانات السياحة الطبيعية والأثرية والدينية والثقافية التي تزخر بها المنطقة لتنمية قطاع السياحة
- قطاع الزراعة: زيادة الرقعة الزراعية ودعم قطاع الثروة الحيوانية السمكية بالمنطقة

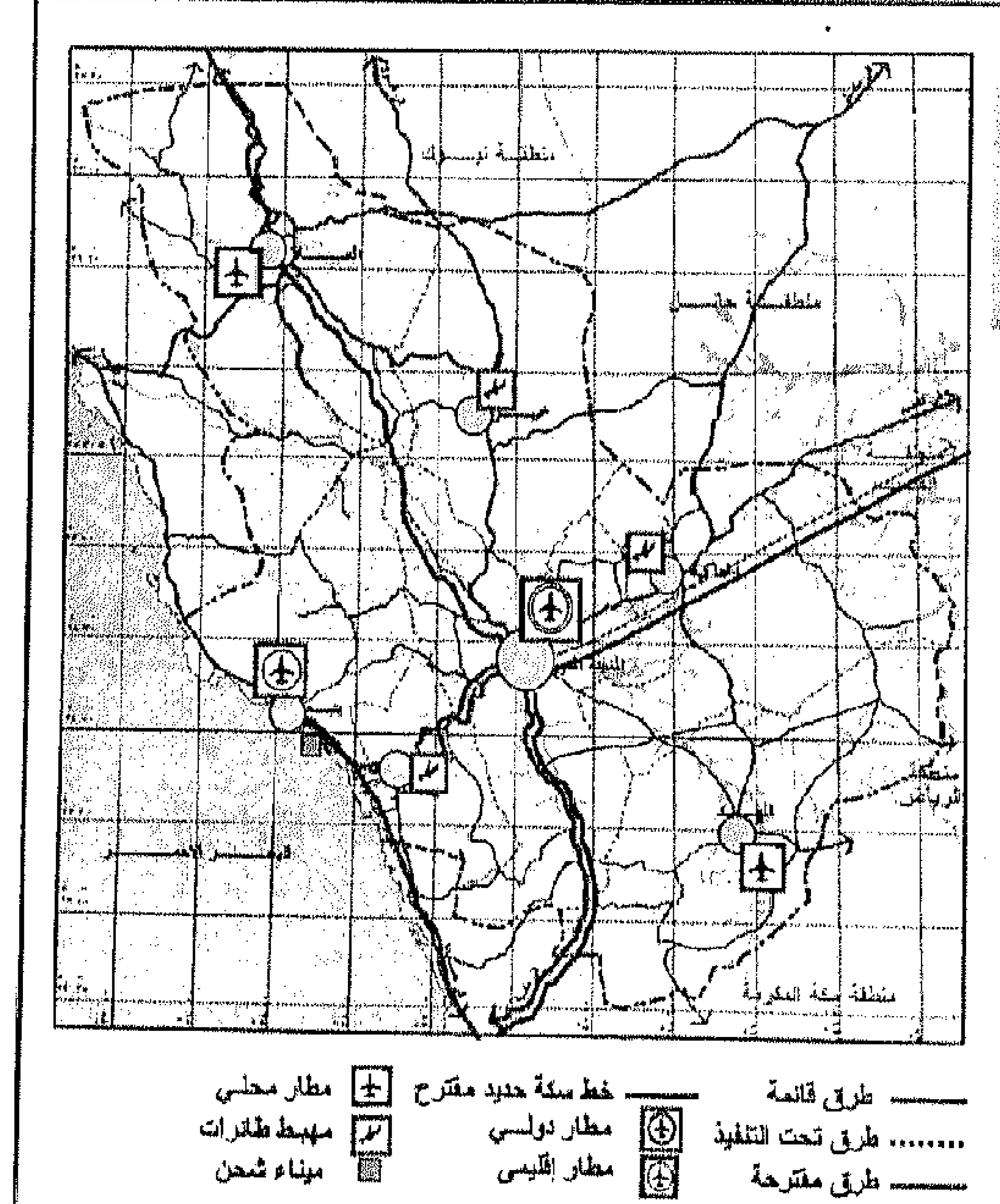
مناطق تعدين | مناطق صالحة للزراعة | مناطق سياحية

التوصية بدعم القاعدة الصناعية بالمنطقة

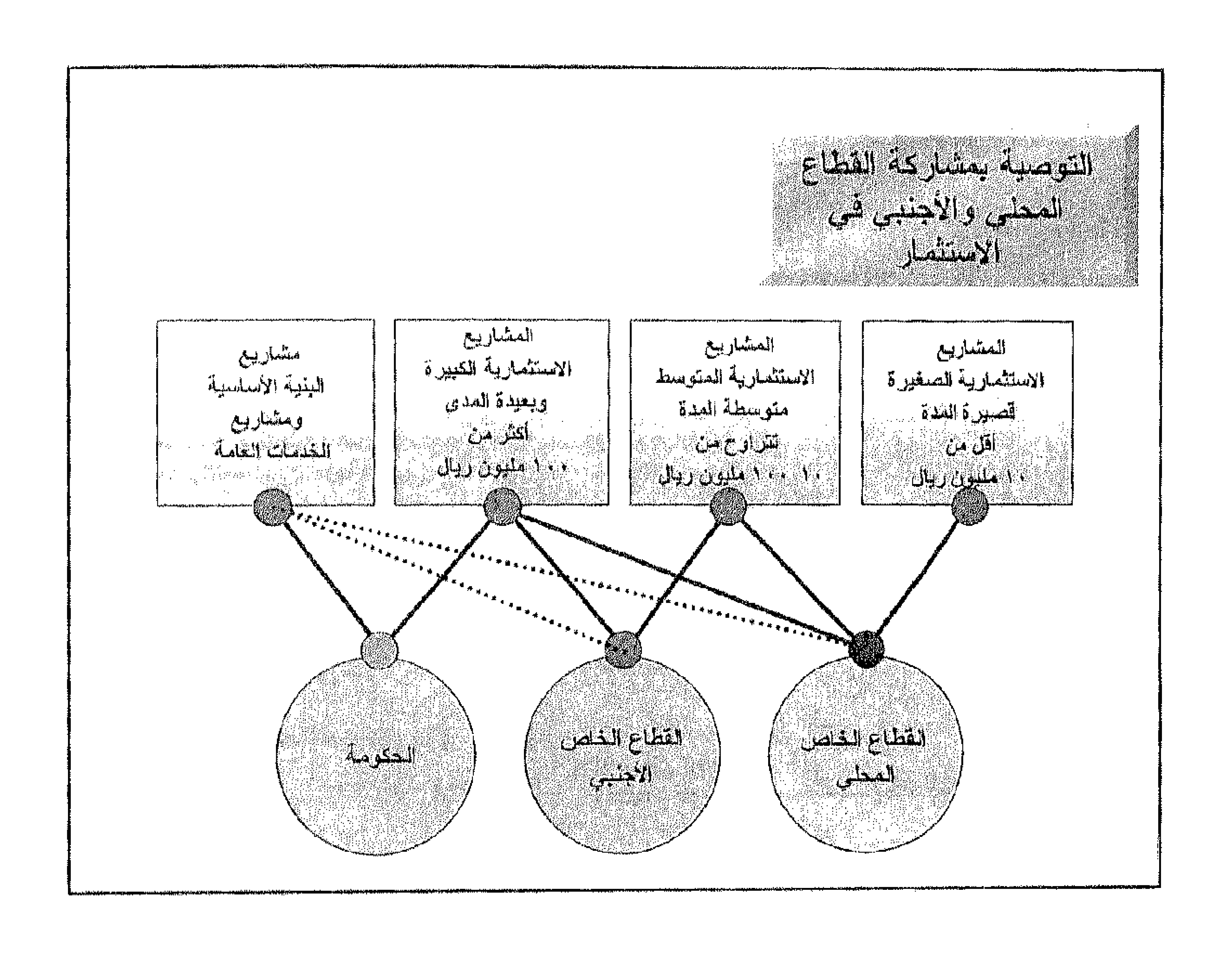


- إنشاء مصفاة للزيت بالينبع كنواة لمدينة صناعية وتغطية الطلب المحلي للمنطقة الغربية من المنتجات البترولية، والتخفيف عن مدينة ينبع وتخصيص إنتاجها للتصدير الخارجي.
- نقل الصناعات المتوسطة والثقيلة من المدينة المنورة لمدينة اليتمة الصناعية للمحافظة على وظيفة وطبيعة المدينة المنورة.
- دعم وتشجيع الصناعات المتوسطة والصغيرة.

التوصية بتطوير شبكة النقل والمواصلات بالمنطقة



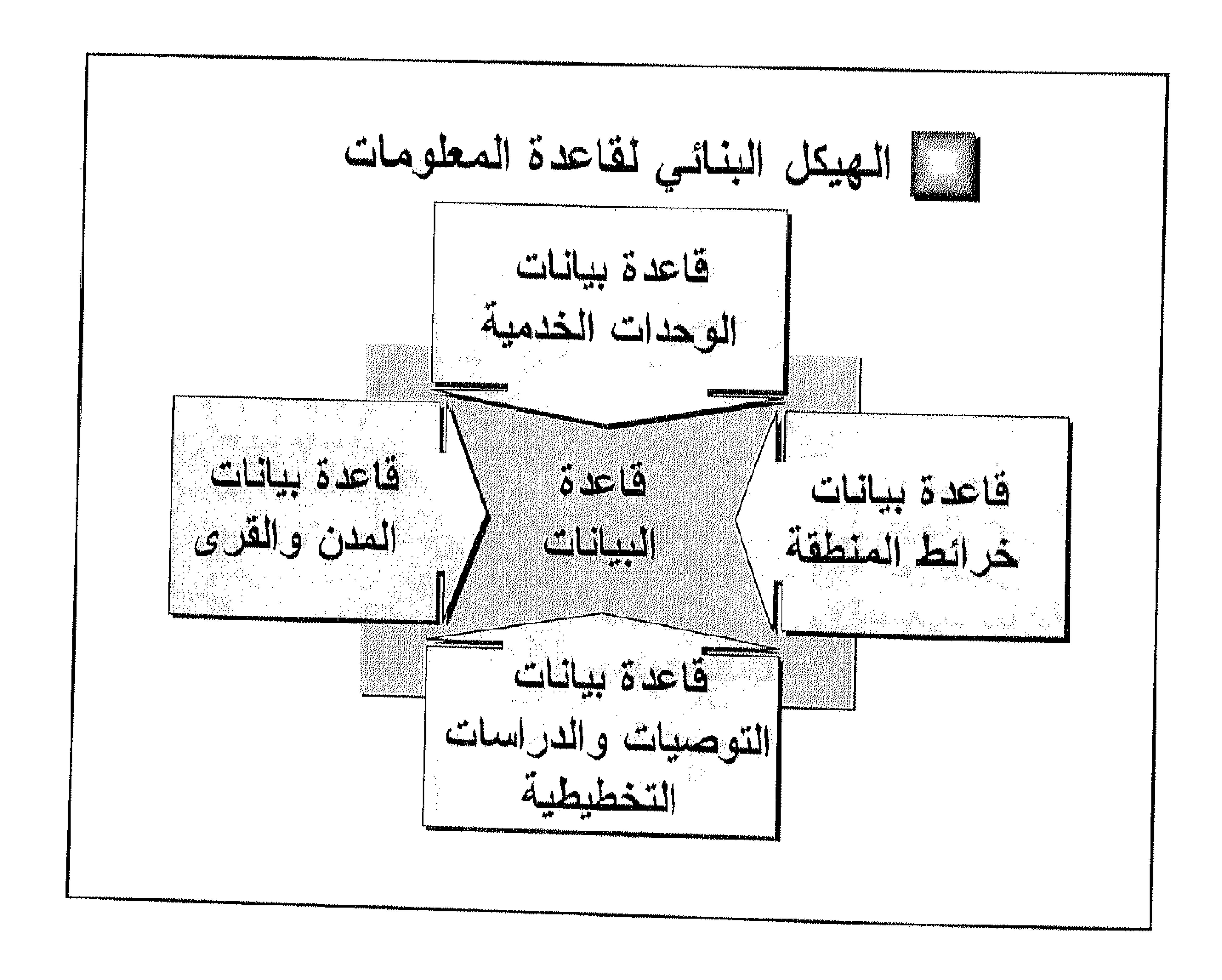
- تحقيق التدرج والترابط والتكامل بين أجزاء الشبكة، واقتراح انشاء ١٩٢٦كم طرق جديدة للربط بين المدن والقرى التابعة خلال الخطة الخمسية السابعة.
- اقتراح شبكة سكة حديد لربط المنطقة بالمناطق المحيطة ونقل الركاب والبضائع، تمشيا مع التوجهات العامة لوزارة النقل والمواصلات.
- تطوير مطار المدينة إلى مطار دولي ومطار ينبع إلى مطار إقليمي وإنشاء مطار محلي بكل من العلا والمهد، ومدارج للهبوط بكل من بدر وخيبر والحناكية.

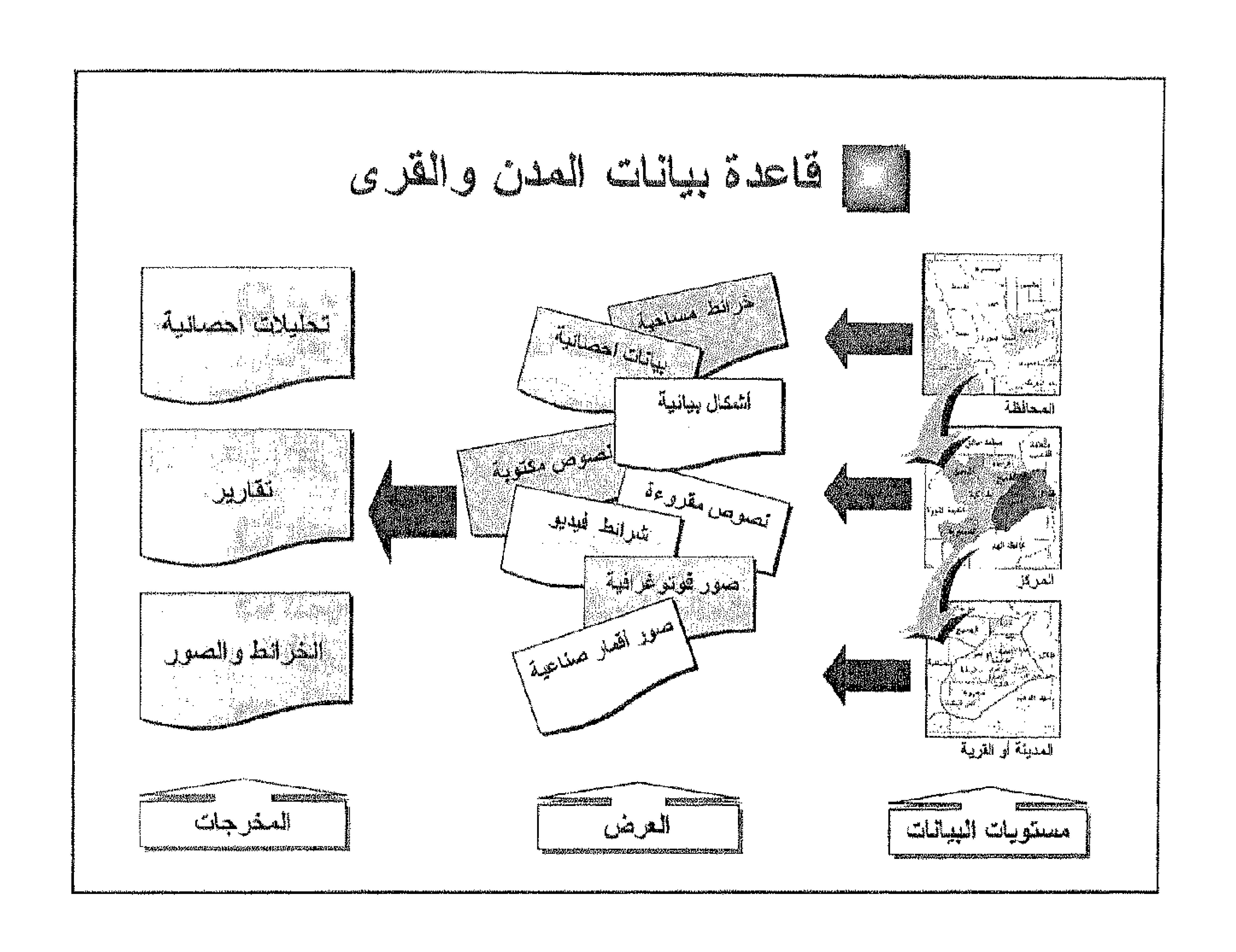

التوصية بمشاركة القطاع المحلي والأجنبي في الاستثمار
المشاريع الاستثمارية الصغيرة قصيرة المدة أقل من ١٠ مليون ريال
المشاريع الاستثمارية المتوسط متوسطة المدة تتراوح من ١٠ - ١٠٠ مليون ريال
المشاريع الاستثمارية الكبيرة وبعيدة المدى أكثر من ١٠٠ مليون ريال
مشاريع البنية الأساسية ومشاريع الخدمات العامة
القطاع الخاص المحلي
القطاع الخاص الأجنبي
الحكومة

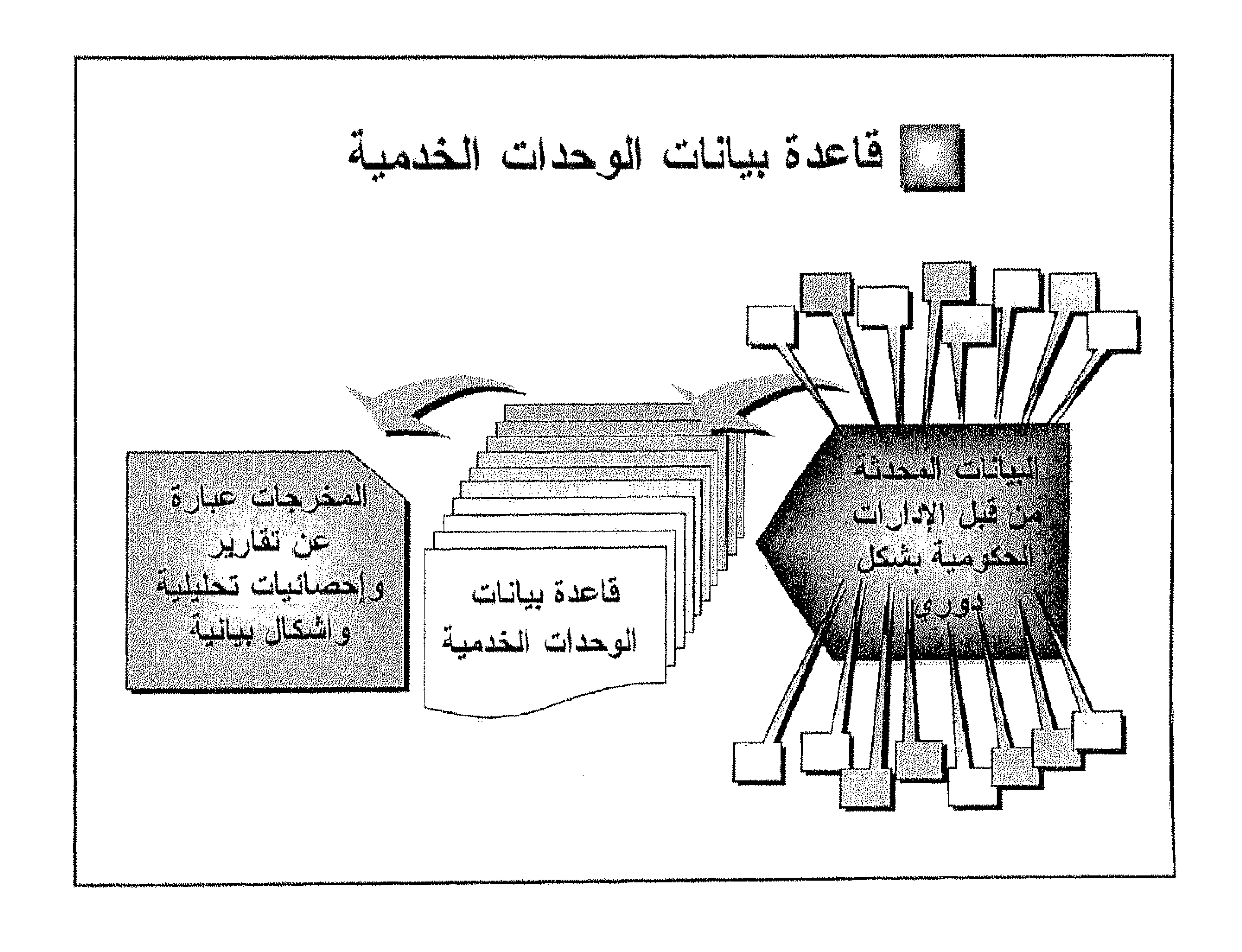

قاعدة بيانات
منطقة المدينة المنورة

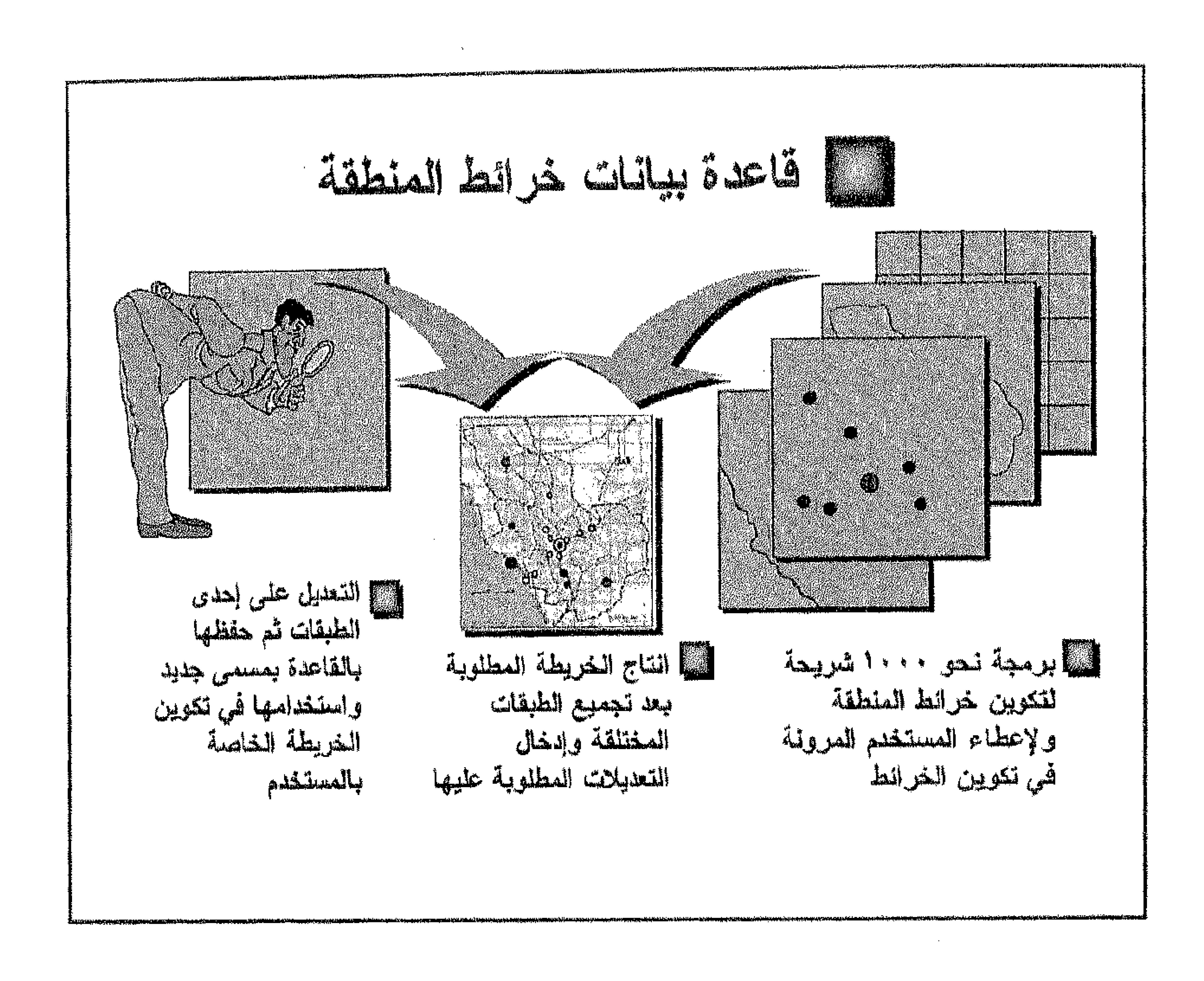
أهمية قاعدة بيانات منطقة المدينة المنورة

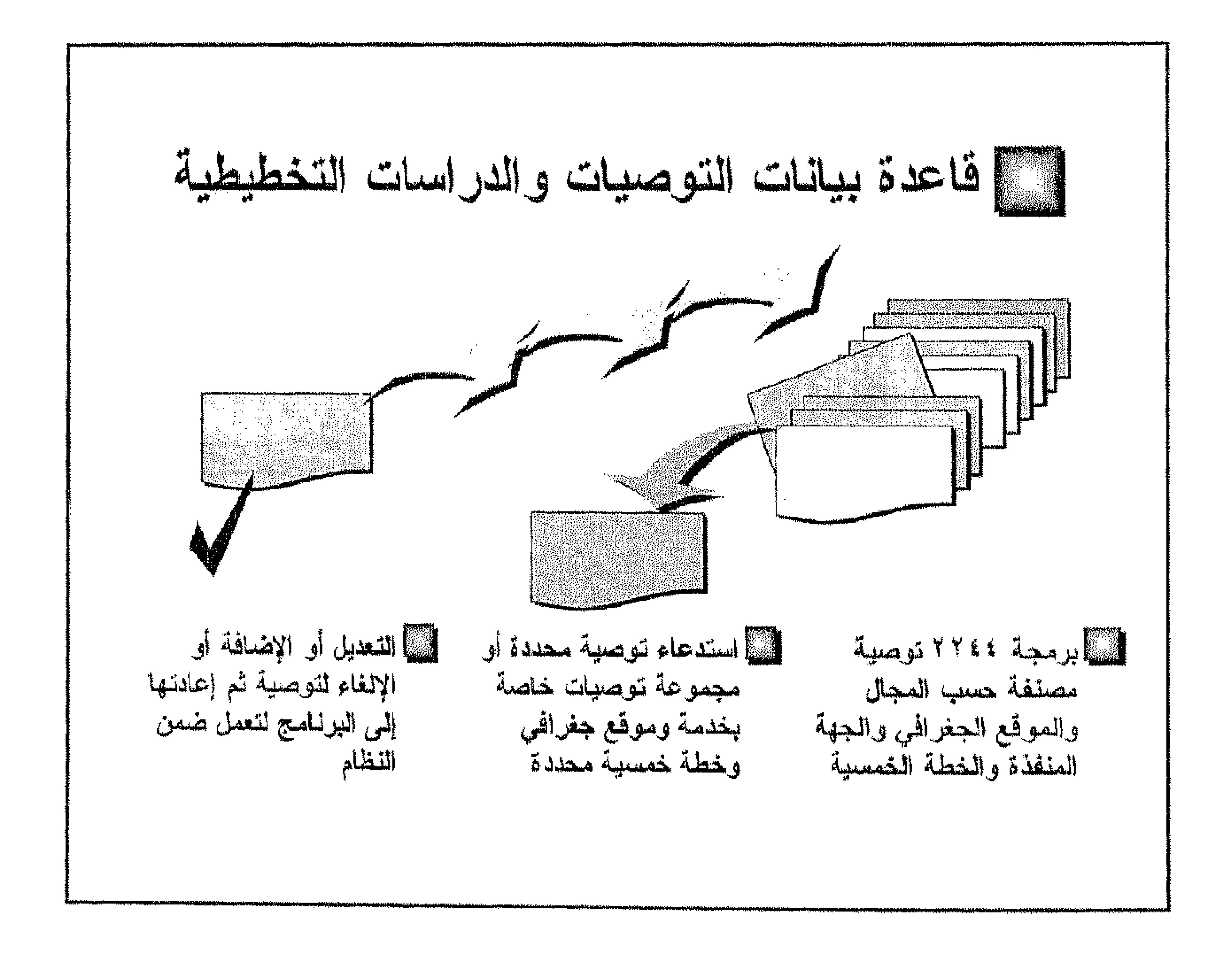
- توفير المعلومات الدقيقة والمحدثة والسريعة لصانعي القرار من مصادرها الثانوية والأولية
- القضاء على ظاهرة التضارب والتعارض في المعلومات نظراً لوحدة المصدر
- التحديث المستمر للمعلومات والبيانات الإحصائية
- تنمية الاحساس لدى الإدارات الحكومية بالمشاركة في قرارات التنمية الشاملة للمنطقة
- التنسيق والمتابعة من الإدارة العليا للمستوى أداء القطاعات الخدمية

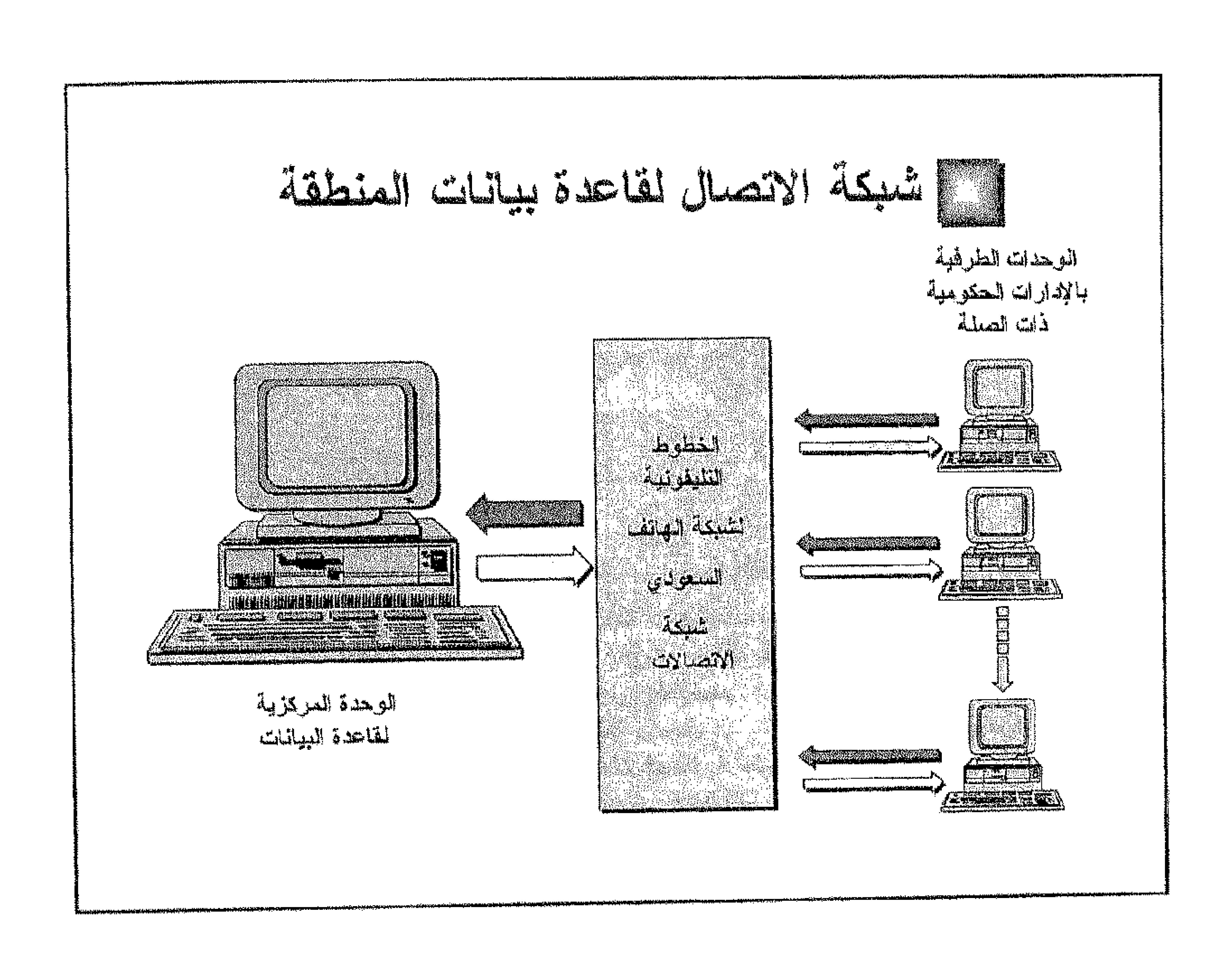



قاعدة بيانات المدن والقرى
تحليلات احصائية
تقارير
الخرائط والصور
خرائط مساحية
بيانات احصائية
أشكال بيانية
نصوص مكتوبة
نصوص مقروءة
شرائط فيديو
صور فوتوغرافية
صور أقمار صناعية
المحافظة
المركز
المدينة أو القرية
المخرجات
العرض
مستويات البيانات

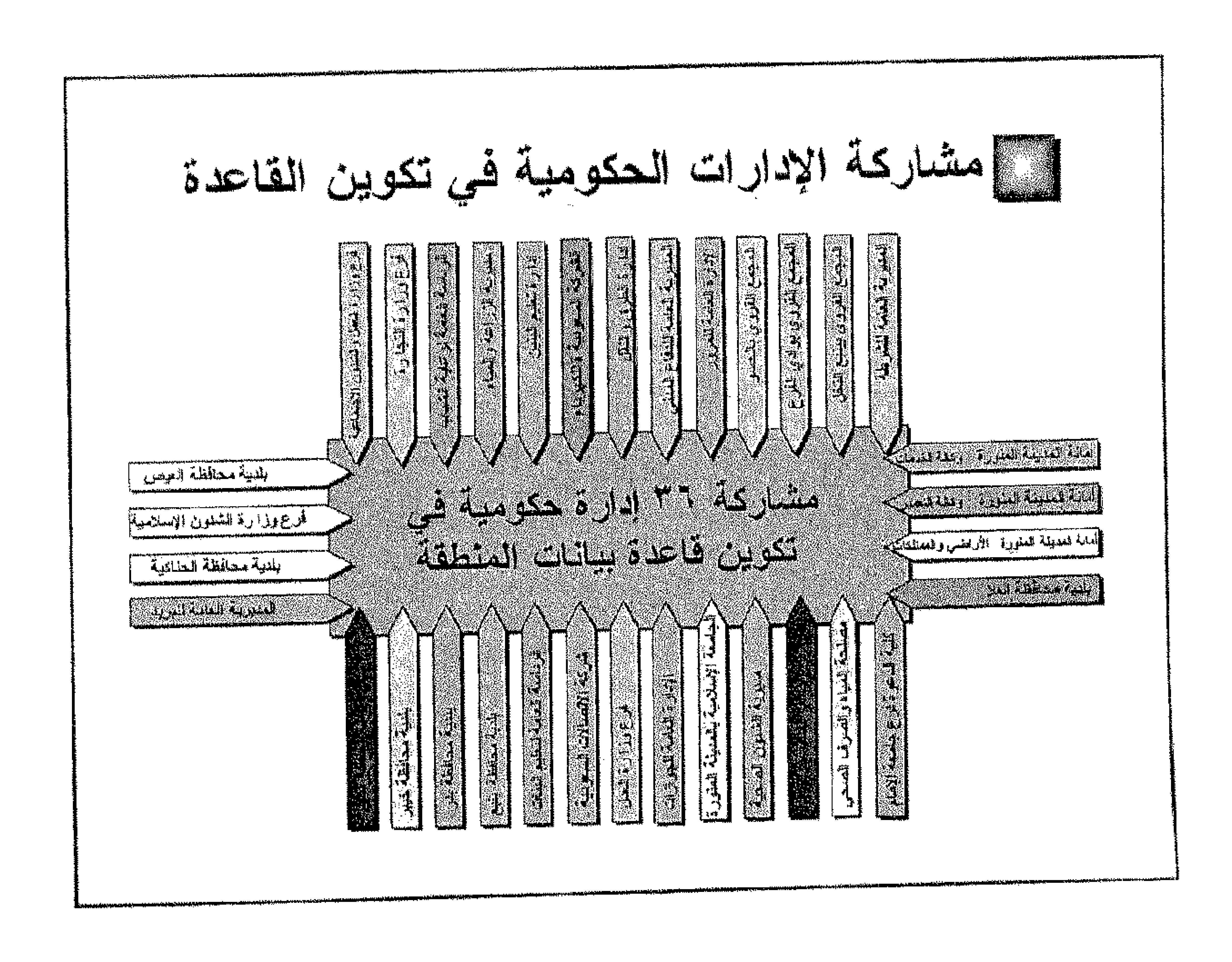

قاعدة بيانات الوحدات الخدمية
المخرجات عبارة
عن تقارير
وإحصائيات تحليلية
واشكال بيانية
قاعدة بيانات
الوحدات الخدمية
البيانات المحدثة
من قبل الادارات
الحكومية بشكل
دوري


قاعدة بيانات خرائط المنطقة
التعديل على إحدى الطبقات ثم حفظها بالقاعدة بمسمى جديد واستخدامها في تكوين الخريطة الخاصة بالمستخدم
انتاج الخريطة المطلوبة بعد تجميع الطبقات المختلفة وإدخال التعديلات المطلوبة عليها
برمجة نحو ١٠٠٠ شريحة لتكوين خرائط المنطقة ولإعطاء المستخدم المرونة في تكوين الخرائط

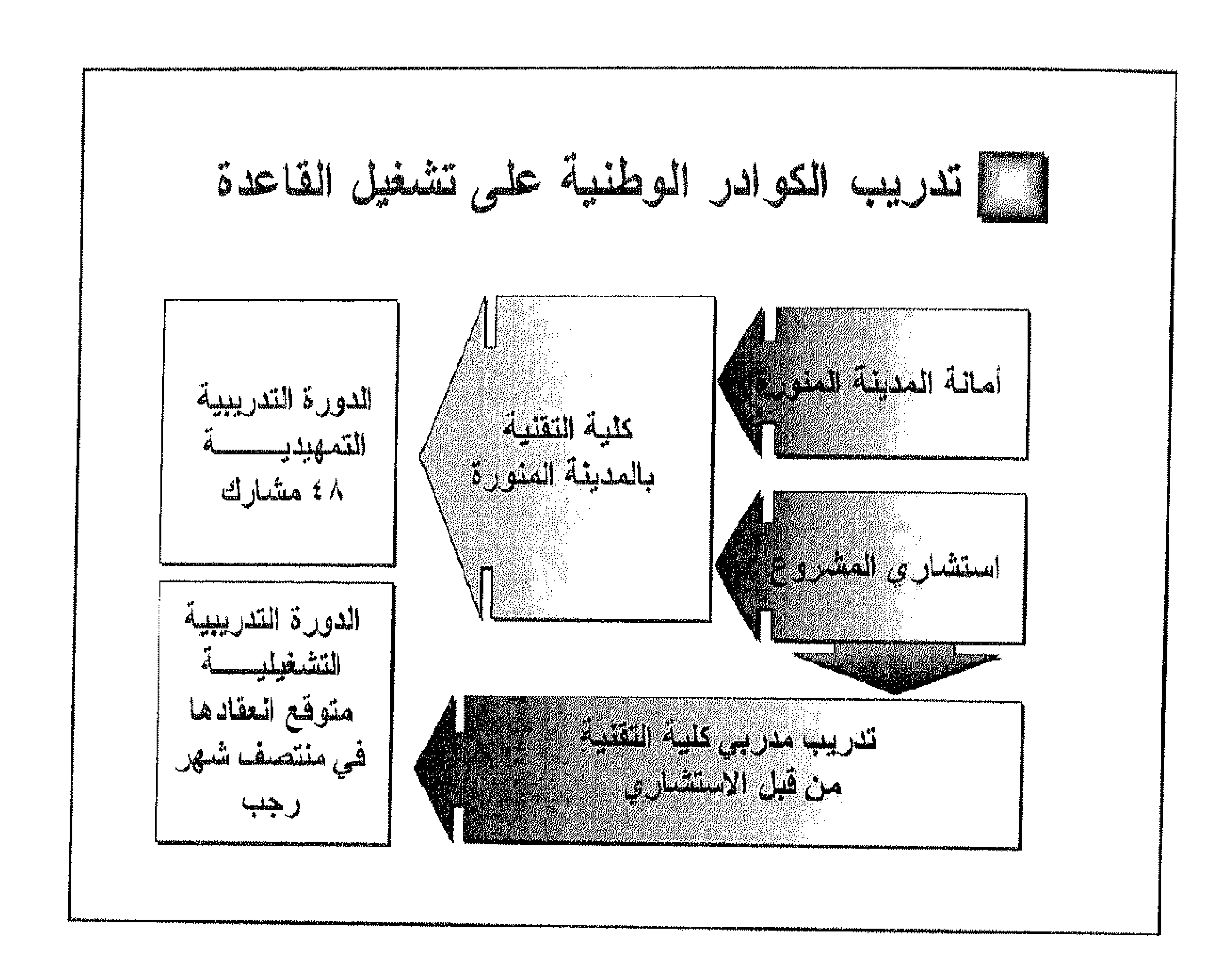

قاعدة بيانات التوصيات والدراسات التخطيطية
التعديل أو الإضافة أو الإلغاء لتوصية ثم إعادتها إلى البرنامج لتعمل ضمن النظام
استدعاء توصية محددة أو مجموعة توصيات خاصة بخدمة وموقع جغرافي وخطة خمسية محددة
برمجة ٢٢٤٤ توصية مصنفة حسب المجال والموقع الجغرافي والجهة المنفذة والخطة الخمسية



شبكة الاتصال لقاعدة بيانات المنطقة
الوحدات الطرفية
بالإدارات الحكومية
ذات الصلة
الخطوط
التليفونية
لشبكة الهاتف
السعودي
شبكة
الاتصالات
الوحدة المركزية
لقاعدة البيانات



مشاركة الإدارات الحكومية في تكوين القاعدة
مشاركة ٣٦ إدارة حكومية في
تكوين قاعدة بيانات المنطقة
بلدية محافظة العيص
فرع وزارة الشئون الإسلامية
بلدية محافظة الحناكية



شكراً لحسن متابعتكم

تأثير تقنية المعلومات على تخطيط مدن المستقبل

م. وليد بن أمين ملا د. كامل بن محمد شيخو

معهد بحوث الفضاء – مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية

ksheikho@kacst.edu.sa wmolla@kacst.edu.sa

المقدمة

أدركــت مختلف بلدان العالم وتكتلاته الإقليمية منذ أواخر الستينات أهمية تقنيات علوم الفضاء، ودخلت كثير من الدول هذا المجال لكي تشارك في مجال الاستفادة العلمية والاقتصادية من برامج استخدامات الفضاء للأغراض السلمية، حيث ان هناك الكثير من الفوائد العلمية المباشرة والغير مباشرة، مثل إدخال الكثير من التحسينات على دراسة الموارد الطبيعية والأرصاد وعلوم المناخ وتقنية الاتصالات والبث الإذاعي والتلفازي. وأنظمة الإستدلال العالمي (GPS) وزيادة درجة الدقة والأمان للملاحة البحرية والجوية. بالإضافة إلى إستحداث وتطوير صناعات تساهم في أمن ورفاهية الشعوب.

وتعــد تقنية الاستشعار عن بعد أحد أهم التقنيات الرئيسة في علوم الفضاء، حيث توفر تلك التقنية صور فضائية ملـتقطة بأطـياف مختلفة وذات دقة وضوح عالية لمساحات شاسعة من الأراضي بصفة دورية مما يساهم في توفير المعلومات التي تساعد في إجراء الأبحاث والدراسات الخاصة بحماية البيئة والكشف عن الموارد الطبيعية وتخطيط النطاق العمراني ومراقبة المحاصيل الزراعية وغيرها من المجالات الحيوية التنموية.

كمـا أعطــت تقنــية نظــم المعلومات الجغرافية بعداً آخر لقواعد المعلومات الرقمية من حيث الربط المكاني للمعلومــة، والإستفادة من تقنية الاستشعار عن بعد والتي أصبحت أحد المصادر الأساسية لبناء نظم المعلومات الجغرافــية. ويعد تخطيط مدن المستقبل أحد المجالات الحيوية التي تتطلب الاستفادة من تلك التقنيات في توفير المعلومــات والخــرائط المحدثة دوريا لتوضيح الرؤية الشاملة للمدينة وتوزيع الخدمات بكافة تصنيفاتها وبيان اســتخدامات الأراضــي ودراسة التغيرات والتي تساهم في التخطيط الأمثل للمدينة وتحديد النطق العمرانية بما يواكب المتطلبات المستقبلية لها، نظرا لما توفره هذه التقنيات من دقة المعلومة وسرعة التنفيذ وخفض التكاليف.

اولاً : الاستشعار عن بعد

يعــد الاستشــعار عــن بعــد أحدث التقنيات التي تختص بمعالجة وتحليل الصور الملتقطة لمناطق من الأرض بواسطة أقمار إصطناعية مخصصة لهذا الغرض، وذلك لدراسة الموارد الطبيعية ومشاكل البيئة وغيرها، وتتميز هــذه التقنــية بتوفير الرؤية الشاملة لسطح الأرض والقدرة التمييزية المكانية والطيفية، وكذلك توفير التصوير الدوري والمتزامن للمناطق المطلوبة، بالإضافة الى إنخفاض تكلفتها مقارنة بالوسائل التقليدية المعروفة كالصور الجوية أو الحصر الحقلي.

١- خصائص تقنية الاستشعار عن بعد

تعرف تقنية الاستشعار عن بعد بأنها الحصول على معلومات أو خواص معينة عن بعض الظواهر على سطح الأرض من مسافة بعيدة دون الإحتكاك، أو لمس الهدف، أو الاتصال به مباشرة، وذلك بإستخدام أجهزة التقاط وتســجيل الإشعاعات الكهرومغناطيسية المحمولة على الأقمار الاصطناعية ثم التعرف على الهدف بالإستعانة بأجهزة ووسائل المعالجة والتحليل للصور الفضائية.

٢- نشأة وتطور الإستشعار عن بعد

بدأت تقنية الاستشعار عن بعد بإستخدام الصور الجوية ثم بدأ التفكير باستخدام الصور الفضائية وذلك للحصول علـــى صـــور اكبر واشمل لسطح الأرض حيث تم إطلاق الأقمار الاصطناعية الاكثر تعقيدا وتغطي معلومات أدق وذلك لأنها تحمل أجهزة ولواقط استشعار متطورة.

ففـــي عام ١٩٧٢م تم إطلاق أول قمر اصطناعي أمريكي يختص بدراسة الأرض وسميت بأقمار تقنية الموارد الأرضـــية{(ERTS-1) Earth Resources Technology Satellite } وتسمى أيضا لاندسات-١،٢،٣ (-Landsat 1.2.3 وهو ما يسمى بالجيل الأول منها، كما أن هناك أيضًا ثلاثة أقمار اصطناعية مهمة استخدمت في تطبيقات الاستشعار عن بعد وهي سكاي لاب في عام ١٩٧٣م والقمر هاكم (Hcmm) الذي أطلق في عام ١٩٧٨م.

وفـــي الثمانيـــنات والتسعينات توالت انطلاقات الجيل الثاني من أقمار الاصطناعية للاستشعار عن بعد، حيث انطلقت لاندسات – ٥،٤،٧ (Landsat-4.5.7) والتي تحمل أجهـــزة استشعار أكثر تعقيدا من الجيل الأول مثل (TM,ETM)، كذلـــك أطلقـــت فرنسا أول قمر في عام ١٩٨٦م من سلسلة أقمار سبوت (SPOT) والتي تحمل ممـــيزات مـــنفردة تضاهي أقمار لاندسات، ثم تلى ذلك إطلاق القمر الياباني جيرس (JERS-1) الذي أطلق في عـــام ١٩٩٢م، كمـــا أطلـــق بعد ذلك القمران الهنديان آي أر إس (IRS-1C,1D) في عام ١٩٩١م و ١٩٩٥م، وأطلـــق القمـــر الأوربـــي إي أر إس (ERS-1) عـــام ١٩٩٥م، وقام الكنديون في عام ١٩٩٦م بإطلاق القمر رادارســـات (RADARSAT) ، كمـــا أستخدم المكوك الفضائي منصة تستخدم لتثبيت عدة أنواع من الكاميرات وأجهزة الرادار وذلك منذ عام ١٩٨١م.

وأصـــبح الآن بالإمكـــان الحصول على المعلومات من الأقمار الاصطناعية الحديثة التي تصل قوة وضوحها المكانية إلى متر واحد والتي أطلقت عام ١٩٩٩م ، والمسماة ايكونوس (IKONOS) الأمريكية الصنع.

٣- تطبيقات الاستشعار عن بعد

توفـــر الصـــور الفضائية الأساس العلمي والتطبيقي الدقيق لوضع جميع أنواع الخرائط والبيانات اللازمة لتنفيذ المشـــاريع علـــى المســـتوى الوطنـــي والإقليمي في زمن وتكاليف قياسيين، وهذا هو ما تحتاجه خطط التنمية، وخاصـــة فـــي هذا العصر الذي تميز بسرعة التطور، والملاحظ أن معظم الدول في العالم يمكنها الإستفادة من تطبيقات تقنية الاستشعار عن بعد في عدة مجالات تطبيقية منها:

- الجيولوجـــيا و الجيومورفولوجـــيا: حيـــث تفيد هذه التقنية في رسم الخرائط الجيولوجية والجيومورفولوجية المختلفة أو عمل المسوحات السطحية التي تساعد في كشف الثروات المعدنية والبترولية، وحيث أن الصور الفضائية تغطي مناطق واسعة ويمكن الحصول عليها بصفة دورية، لذلك تعد افضل وسيلة لتحديث الخرائط.
- الـــزراعة: تحليل الصور لتصنيف التربة، ورسم خرائط لها، وكذلك مراقبة وتصنيف المحاصيل الزراعية، والغابات، وحساب مساحة الغطاء النباتي وأيضاً معرفة أماكن المزروعات المصابة بآفات زراعية.
- المسطحات المائية: دراسة ومراقبة المسطحات المائية وذلك لمعرفة التغيرات التي قد تحدد لها من ملوثات.
- الأرصاد الجوية: يمكن الحصول على صور دورية من الأقمار الاصطناعية للغلاف الجوي وذلك للإستفادة منها في مراقبة حركة السحب والتغيرات المناخية المختلفة.
- تخطـــيط المـــدن: مراقبة توسع المدن أو في استعمالات الأراضي فيها، ومع تحسن قدرة الوضوح المكانية

للصور الفضائية اصبح بالإمكان رسم خرائط دقيقة للمدن.

- الكــوارث الطبيعية والصناعية: يمكن الحصول على صور دورية من الأقمار الاصطناعية بأطياف مختلفة تســاعد علـــى تحديــد التغيرات في سطح الأرض، أو في المياه البحرية، مثل الكوارث الطبيعية (الزلازل، البراكين، الإنزلاقات الأرضية، الفيضانات) والكوارث الصناعية (حرائق الغابات، الانفجارات، بقع الزيت).

ثانياً: تقنية نظم المعلومات الجغرافية

تعــد نظم المعلومات الجغرافية من الوسائل الحديثة التي ساهمت بغزارة في تسهيل مهام وأداء المخططين أثناء اتخاذ قرارات مكانية تتعلق بتطوير أو تحليل مشكلة معينة ذات بعد مكاني. ولقد استخدمت هذه التقنية في العديد مــن المجــالات العلمية المختلفة كدراسة توزيع الخدمات، أو تحليل إستعمالات الأراضي، أو تقسيم طرق النقل والمواصلات.

١- خصائص تقنية نظم المعلومات الجغرافية

تتباين المفاهيم والتفسيرات حول الأبعاد التعريفية لنظم المعلومات الجغرافية، وذلك باختلاف المجالات التي يمكن ان يكون لها علاقة وظيفية اوتطبيقية مع هذه التقنية، حيث أن هذا النظام المعتمد على الحاسب الآلي يشكل أساس فــي إدخــال وتخزيــن و إدارة و تحليل و إخراج المعلومات الجغرافية المرتبطة بمختلف الموارد الطبيعية او الصناعية، و يسمح النظام بترجمة المعلومات الهائلة من مصادر عديدة وتحويلها بطرق معالجة وتحويل ومطابقة آلــية الى شكل بسيط يتميز بالإيجاز و وضوح الرؤية والشمولية، مما يسهل على المسؤليين اتخاذ قرارتهم عند التعامل مع أي تخطيط أو متابعة أي مشروع او برنامج .

وتعرف بأنها " النظم المكونة من الأجهزة والبرامج وقواعد المعلومات البيانية والجغرافيــــة لإستخراج ورسم وتحلــيل المعلومــــات جغرافيـــة ذات مرجع ارضي (Georferenced) من قبل المتخصصون لتحقيق أهداف ومتطلبات معروفة ومحددة من قبل المستخدمين" (مقدمة في نظم المعلومات الجغرافية/ ص٢٨/ د. كبارة)

٢- نشأة وتطور نظم المعلومات الجغرافية

بــدأ أول نظــام معلومات جغرافي في منتصف الستينات مع بداية أول أنظمة المعلومات المتكاملة والذي يعرف (نظــام المعلومات الجغرافية الكندي والوحدة التجريبية للخرائط في المملكة المتحدة) والتي صممت لتنفيذ بعض المشاريع المتعلقة بإدارة الغابات والتعداد السكاني، كما برزت جهود في بعض الجامعات الامريكية لرسم وتحليل الخــرائط وأعمال التخطيط الحضري والمواصلات، وكانت هذه البدايات مقتصرة على الإدارات المركزية في الــدول المــتقدمة التي تستخدم أجهزة الحاسب الكبيرة (Main Frame) ، مما أدى إلى إرتفاع تكلفتها و إقتصار إستخدامهاعلى تلك الجهات.

وفي السبعينات أصبح عدد المؤسسات المنتجة حوالي عشرة مؤسسات، كما زاد قليلاعدد المؤسسات المستخدمة لهــذه الــنظم، لكنها أقتصرت على الهيئات والمؤسسات الكبيرة بالاضافة الى الادارات المركزية. ونظرا لتعدد اسماء النظم والبرامج المستخدمة في هذا المجال، فقد تم في منتصف السبعينات الاتفاق على تسميتها باسم (نظم المعلومات الجغرافية)

ومــع ظهور أجهزة الحاسب الشخصي في الثمانينات، ظهرت أول برامج لنظم المعلومات الجغرافية على شكل تجــاري والذي أنتجه معهد ابحاث البيئة في الولايات المتحدة الامريكية (ESRI). ومع تطور تقنية الحاسب في

التسعينات تعددت الشركات المنتجة لهذه النظم على جميع أنواع أجهزة الحاسب وإستخدام برامج التشغيل المتطورة مما ساهم في سهولة إستخدامها وإنخفاض تكلفتها.

وأصبحت نظم المعلومات الجغرافية في وقتنا الحالي من الوسائل الضرورية لتخطيط وادارة الموارد الطبيعية والحياة المدنية وأصبحت وسيلة فعالة لنقل المعلومة والمعرفة وتشمل هذه النظم عمليات إدخال وتخزين وإدارة للمعلومات المختلفة وبناء قواعد للبيانات الجغرافية وتحليل لهذه البيانات.

٣- تطبيقات نظم المعلومات الجغرافية

نجد أن معظم الدول المتقدمة تقنيا أصبحت تعتمد إعتمادا اساسيا في عملها على نظم المعلومات الجغرافية وإدخال هذه التقنية في معظم الجهات الحكومية و الخاصة، وعلى الأخص في الجهات التي تقوم بتقديم الخدمات العامة، ومعظم هذه الجهات لها إتصال مباشر من خلال شبكات الحاسب، فقد استخدمت تلك التقنية في عدة مجالات شملت:

- المواصلات: تخطيط وإنشاء الطرق وصيانتها وتحديد أنواع الخدمات التي تحتاجها القرى والمدن الواقعة على الطرق، والحصول على المعلومات الضرورية المختلفة لتحديد إتجاهات السير ومراقبة وتنظيم إشارات المرور ووضع مراكز ونقاط الدوريات الأمنية.
- الكوارث: تحديد مواقع الكوارث والحرائق وأقرب وأسرع الطرق للمؤدية إليها وتحديد المنشآت المجاورة، ومعرفة المواد المخزنة فيها، وتحليل أساليب الإنقاذ والوقاية.
- الثروات الطبيعية: تخزين المعلومات والإمدادات بالتحليلات والبيانات الجغرافية والخرائط المتعلقة بالدراسات الجيولوجية المختلفة، مثل البحث والتنقيب عن الثروات الطبيعية.
- تخطيط المدن: تحليل وتحويل الخرائط المختلفة إلى معلومات وتطبيقات مفيدة تساعد في تحديد قطع الأراضي والخدمات والمرافق العامة، وكذلك تحليل شبكات المياه والصرف الصحي والكهرباء وربط مخططات المدن ببعضها.
- الزراعة: تحليل التربة وتصنيفها وتحديد أماكن المياه الجوفية في المشاريع الزراعية، وحساب المنتجات وإدارة المزارع.
- الإتصالات: تخطيط وتحليل شبكات الخطوط الهاتفية وأبراج وشبكات الإتصالات.
- الشواطيء: تحليل المعلومات والبيانات البحرية المتعلقة بمياه البحار والكائنات والنباتات البحرية، وتحديد أماكن الشعاب المرجانية وصيد الأسماك.

وعموما تدعم نظم المعلومات الجغرافية أنشطة التخطيط المختلفة كإدارة الكهرباء، المياه، للمجاري، الغاز، الإتصالات السلكية، وخدمات الكيابل باستخدام قدرات معينة مثل إدارة الأحمال، تحليل المشكلات، إنخفاض الفولتية (الجهد)، تحليل أنظمة الخطوط، تحديد المواقع وتحليل ضغط وتدفق الشبكة، كشف التسرب.

ثالثاً: اثر تقنيات المعلومات في التخطيط لمدن المستقبل

تعد الخريطة العنصر الأساس في الدراسات والمشاريع و الأعمال الميدانية التي تتعلق بالتخطيط العمراني والإنمائي للمدن. وتم استخدام الصور الجوية عوضاً عن المسح الأرضي لإعداد مخططات المدن ومراقبة نموها

الحضـــري، إلا أن هذه الطرق واجهت أيضا الكثير من الصعوبات، من حيث التكاليف العالية والجهود المبذولة والزمن المستغرق للإعداد مما حد من إمكانية المتابعة السريعة للتغيرات والنمو في المدن.

ومـــع الـــتطور الكبير في مستشعرات الأقمار الاصطناعية، من حيث القدرة التوضيحية المكانية العالية للصور الفضـــائية والتي وصلت الى متر واحد، وتعدد الأطياف المستخدمة في التقاط تلك الصور، بالإضافة إلى إمكانية الحصـــول علـــيها بصفة دورية مكن من استخدام الصور الفضائية في إنتاج وتحديث الخرائط، مما جعل إعداد مخططات المدن وتحديثها يتم بصورة سريعة ودقيقة وبتكاليف مناسبة.

وأضـــافت نظم المعلومات الجغرافية امكانيات هائلة للتعامل مع تلك الصور والخرائط وربطها مكانياً مع قواعد المعلومـــات المختلفة كاستخدامات الاراضي والخدمات والمرافق والمواصلات وغيرها. وامكن عبر هذه النظم تحلـــيل تلك المعلومات التي ادت الى تسهيل مهام وأداء المخططين أثناء اتخاذ قرارات مكانية تتعلق بتطوير أو تحليل مشكلة معينة.

ويعـــتمد تخطيط المدينة المستقبلي وتطويرها على إيجاد الحلول للمشكلات المرتبطة بها ويعتمد ذلك بشكل كبير علـــى مـــدى توفر المعلومات لدى الأجهزة والجهات التنفيذية. لذا سعت بعض الدول إلى تطوير وسائل وطرق الحصـــول على المعلومات وتساهم تقنية الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية في تزويد المدن ببعض المعلومات الدورية، نظرا للمزايا التي تتمتع بها مثل :

- توفير التكاليف مقارنة بالوسائل الاخرى كالتصوير الجوي والمسح الارضي.
- تقليص الزمن المستغرق للدراسة والحصول على النتائج السريعة.
- الحصول على المعلومات بشكل دوري يتيح دراسات المقارنة واتجاه النمو.
- ربط قواعد المعلومات بالبيانات والخرائط مما يتيح تحليل المعلومات مكانياً.
- توفير الجهود المبذولة في عمل الدراسات المماثلة عبر الوسائل التقليدية.

وللوصـــول الـــى افضـــل النـــتائج في استخدام هذه التقنيات في مجال التخطيط المستقبلي للمدن، نوجز أمثل الخطوات:

- اختيار صور الأقمار الاصطناعية المناسبة اعتماداً على مقياس الرسم المطلوب او حجم منطقة الدراسة ونوعيتها.
- معالجـــة وتحلـــيل الصور حسب منطقة الدراسة و نوعية النتائج والأهداف المطلوبة، حيث يتم تحسين الصور لأظهارومراقبة التغير في المدينة او لاظهار بعض الظواهر.
- جمـــع المعلومـــات والخرائط المتوفرة لمنطقة الدراسة وعمل مسوحات ميدانية حسب الحاجة لتصحيح الصور جغرافياً باستخدام اجهزة تحديد المواقع (GPS) .
- انتاج صور نهائية تظهر المعالم المطلوبة ويمكن استخدامها كخريطة اساس.
- الاعتماد على مسقط (Projection) محدد لضمان تطابق المعلومات.
- القيام بتجميع المعلومات الفصيلية لمنطقة الدراسة من الجهات المختصة او بالمسوحات الميدانية.
- استخلاص المعلومات من الصور الفضائية للمناطق المطلوبة على شرائح اتجاهية (Vector Layers) .
- ربط قواعد المعلومات بالبيانات المكانية للمنطقة.
- تحليل المعلومات وفق متطلب الدراسة.

رابعاً: دور مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية في دعم التقنية

اســـتحدثت العديـــد مـــن الجهات الحكومية مراكز للاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية داخل أروقتها للاســـتفادة مـــنها في تخطيط برامجها ومشاريعها، مما ساهم في اختصار الكثير من الجهود وترشيد الميزانيات.

ونجد الان ان أنشطة أنظمة المعلومات الجغرافية قائمة وفاعلة في عدة جهات حكومية وخاصة والتي منها:

- الهيئة العامة للمساحة (المساحة العسكرية)
- وزارة البترول والثروة المعدنية (هيئة المساحة الجيولوجية)
- وزارة الشؤون البلدية والقروية
- مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية
- الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض
- الجامعات
- الشركات الوطنية (ارامكو، الاتصالات، الكهرباء،....)

وسعت مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية في النهوض بهذه التقنيات، حيث ان مهامها الأساسية ترتكز في تطويـــر تقنـــيات المعلومات والتنسيق مع الأجهزة الحكومية والمؤسسات العلمية ومراكز البحوث في المملكة وتـــبادل الخـــبرات وتقديم الخدمات الفنية والاستشارية للجهات الحكومية والخاصة، وانشأت بين جنباتها معهداً لـــبحوث الفضـــاء يهـــدف الـــى إعداد البحوث التطبيقية وتنفيذ المشاريع والبرامج ذات الصلة بعلوم الفضاء والطـــيران والتي سوف تسهم في نقل وتوطين هذه التقنيات بما يخدم خطط التنمية بالمملكة، حيث يضم المعهد عـــدة مراكـــز متخصصة في مجالات تقنية الأقمار الاصطناعية، تقنية الطيران، الدراسات الرقمية، تطبيقات الليزر، نظم المعلومات الجغرافية، بالاضافة الى المركز السعودي للاستشعار عن بعد.

والمركـــز السعودي للاستشعار عن بعد يعد أحد المراكز المتميزة في المنطقة حيث تشمل تغطيته دائرة مساحتها ٢٣ ملـــيون كيلومتر، ويستقبل بيانات عددا من الأقمار الاصطناعية المختلفة الدقة، ويقدم المركز خدماته لكافة الجهـــات الحكومـــية والخاصة، حيث تشمل هذه الخدمات توفير الصور الفضائية لعدد من الأقمار الاصطناعية تغطي كافة مناطق المملكة.

كما أنشئ مركز نظم المعلومات الجغرافية عام ١٤٢٠هـــ، والذي تتلخص أهدافه في إجراء الأبحاث التطبيقية في مجال نظم المعلومات الجغرافية وتطويرها بما يتناسب مع متطلبات الجهات المستفيدة والتنسيق لتكوين شبكة وطنية تخدم تبادل المعلومات وفق مواصفات وضوابط وآليات محددة.

وذلـــك عن طريق التنسيق بين الجهات ذات العلاقة لتوفير المعلومات الموثقة للجهات المعنية مع مراعاة توحيد الجهـــود وترشيد التكاليف، مستفيداً من الإمكانيات المتاحة بالمعهد في توفر الصور الفضائية للمملكة و الاستفادة مـــن قـــدرات أجهـــزة الحاســـب الآلي الفائقة الأداء في بناء قواعد نظم المعلومات الجغرافية وربطها بالجهات المستفيدة عن طريق شبكة معلوماتية مكانية.

وشـــرع معهد بحوث الفضاء في الاتجاه لإجراء البحوث وتطوير هذه التقنيات والبرامج المرادفة لها بما يتناسب مـــع متطلـــبات الجهـــات و الأخصـــائيين ليساهم في تطوير وتخطيط المدن، وبدأت في التعاون مع القطاعات الحكومية والخاصة لتنفيذ مشاريع تطبيقية تخدم هذا المجال.

حيـــث يساهم المعهد مشاركة مع شركة الدليل لنظم المعلومات في إنتاج سلسلة برامج المستكشف والتي تحتوي

علـــى خرائط رقمية معلوماتية للمدن الرئيسية بالمملكة بمواصفات عامة وخاصة تساعد المسؤولين والمستثمرين والأفراد في الرؤية الشاملة واتخاذ القرارات الناجحة لما تتميز به من عرض للخرائط وتحليل للمواقع والبيانات الإحصائية وارتباطها بقواعد معلومات.

كمـــا يشـــارك المعهـــد مـــع شركة انترجراف، يتم تعريب برنامجي جيوميديا وجيوميديا برو (GeoMedia & GeoMedia Pro) وهي من البرامج المتخصصة في نظم المعلومات الجغرافية. وسوف يتم قريبا انتاجه وتسويقه في كافة الدول العربية.

ويقوم المعهد حاليا مع شركة الاكترونيات المتقدمة وشركة الدليل في تطوير منظومة الية لتعقب العربات (Auto Veiechle Location)، والذي سوف تساهم في خدمة قطاعات عديدة منها الامن والصحة والطوارىء والنقل.

خامساً: الخلاصة

يجب على الجهات الفاعلة في هذه التقنيات التنسيق فيما بينها لتوحيد المواصفات وتكوين شبكة معلوماتية لتبادل المعلومات فيما بينها وتوفيرها للجهات المستفيدة وخاصة الجهات التنفيذية والمسؤولة عن أي مدينة القيام بتحليل ومعالجـــة الصور الفضائية وذلك لإستخلاص المعلومات الجغرافية ودمجها مع أي معلومات متوفرة عن المدن وذلـــك بإســـتخدام تقنية نظم المعلومات الجغرافية وبناء قاعدة معلومات يستفيد منها جميع القطاعات الحكومية والخاصة وتصبح مصدر قوي لصانعي القرار لإي مشروع مستقبلي.

تعليم المستقبل والنماء الحضري

د. خالد بن إبراهيم العواد
وكيل وزارة المعارف للتطوير التربوي

مدخل :

تلعب العولمة وتقنية المعلومات والإتصال دوراً محورياً ومؤثراً في تشكيل مجتمع المستقبل العالمي ويتمثل هذا الـــدور فـــي تكوين مايعرف بالقرية الكونية التي تتصف بقرب المسافات بين المجتمعات العالمية المنتشرة على امـــتداد الكـــرة الأرضـــية – فضلاً عن سرعة الحراك للقوى العاملة ورؤوس الأموال والسلع والخدمات عبر المؤسسات والشركات العابرة للقارات .

ويقـــابل هـــذا الحراك – نماء حضري سريع متأثراً بالنمو السكاني العالمي وهجرة الأفراد من خارج المدن إلى المدن سعياً منهم في تحسين مستويات معيشتهم والتمتع بخدمات عامة متاحة في هذه المدن .

ونتـــيجة لذلـــك فـــإن المدن بهياكلها التقليدية القائمة ستواجه تحديات عديدة وصعوبات تتمثل في ضعف قدراتها الإســـتيعابية ونقـــص شـــديد في الخدمات وفرص العمل التي سيحتاجها الأفراد النازحين لتلك المدن فضلاً عن المشكلات المتمثلة بارتفاع معدلات البطالة والتلوث والجريمة وتعاطي المخدرات وغير ذلك من مشكلات.

وفي ضوء هذه التحولات برزت أهمية كبيرة لدراسة الإمكانية في تطوير هياكل المدن وبنيتها التحتية وخدماتها بشكل يدعم قدرتها في استيعاب النمو البشري وحاجاته المختلفة والقضاء على المشكلات القائمة والمستقبلية في مختلف المجالات .

ومـــن هـــذا المـــنطلق جـــاء التفكير باتجاه مدن ذات خصائص وسمات تختلف عن المدن القائمة في العديد من الجوانب لتمثل ما يعرف بمدن المستقبل أو مدينة المستقبل ... هذه المدينة ذات هياكل اقتصادية وبنى تحتية تقنية ونسيج اجتماعي وثقافي مركب يتسم بالقدرة الفائقة على الأداء والفاعلية والتكيف والتعامل مع المعدلات السريعة للتغيير والحركة .

ويمـــثل الإنسان الهدف والوسيلة لأي نماء حضري وما يترتب عليه من خطط تنموية شاملة ، فهو الذي سيبني وســـيعيش فـــي هذه المدينة . وفي هذا السياق فإن مدينة المستقبل هي مدينة ذكية تتطلب فرداً ذكياً قادراً على العيش فيها والتفاعل مع أدواتها ووسائلها ومعطياتها وتحقيق أهدافها التنموية .

ولتكويـــن هذا الإنسان بسمات وخصائص تدعم فاعليته وقدرته في أداء الدور المرتقب ، يتطلب الأمر تطوير عمليات التربية والتعليم ومؤسسات التمدرس والتدريب لبناء الأفراد وفق ماتقتضية متطلبات مجتمعات المستقبل ومدنه .

ومدرسة المستقبل انطلاقة أساسية في تحقيق هذا الهدف الإستراتيجي فهي مؤسسة تربوية تعليمية ذات خصائص وســـمات ولهـــا أدوار ووظائف تستهدف بناء وتكوين المتعلم النشط القادر على التفاعل والإنجاز بقدرات فائقة وذكاء حاد .

والمملكـــة العربـــية الســـعودية ممثلة بوزارة المعارف تبنت برنامج المدارس السعودية الرائدة الذي يهدف إلى تطوير المدرسة السعودية لتلعب بذلك الدور المستقبلي المرتقب .

وهذه الورقة تبحث موضوعا غاية في الأهمية نظرًا لطبيعة التحولات الجذرية التي ستتشكل خلال الألفية الثالثة مـــن هذا القرن وأبعادها وآثارها على توجهات التعليم وانعكاساته على النماء الحضري ، وسنحاول رسم مشهد لمجتمع الغد ومتغيراته وعناصره وسماته وأدواته التي ستفرض نمطـًا يختلف اجتماعيـًا واقتصاديـًا وثقافيـًا وتقنيا بشكل جوهري عما نعيشه في عصرنا هذا .

وانطلاقـــًا من ذلك، وبعد أن نحدد أبعاد مجتمع الغد ، فإننا سنحاول أن نرسم ملامح تربية المستقبل ومدرستها وطبـيعة أهدافها وبرامجها ومناهجها وهيكلها الإداري وسماتها في القيادة التربوية وأساليب التعليم والتعلم فيها ودورها الاستراتيجي في بناء المتعلم النشط الذي سيعيش في مدينة المستقبل.

وسنتناول مشروع المملكة العربية السعودية لمدرسة المستقبل (المدرسة السعودية الرائدة) التي بدء في تطبيقها فـــي خمس مدارس في مدينة الرياض في المرحلتين الابتدائية والمتوسطة (المرحلة الأساسية) وذلك من بداية العام الدراسي ١٤٢٢-١٤٢٣ هجري ، لبناء نموذج مطورللمدرسة وتجريبه وتقويمه ثم التوسع في تطبيقة .

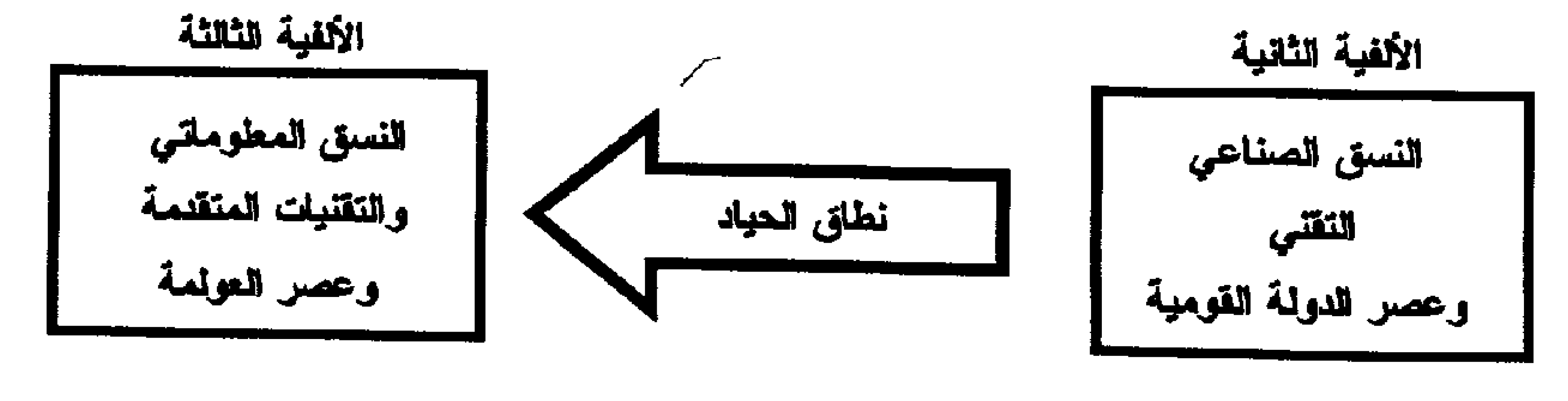
طبيعة التحول :

لاشـــك في أن عملية التغيير تعدُ تحديـًا كبيرًا يواجه المجتمع كنتيجة مباشرة لمعدلات التغير في المجالات الاجتماعـية والاقتصــادية والثقافية والتقنية وغيرها ، وترتبط استجابة تلك المؤسسات بإمكاناتها الداخلية وقدرة أنظمـــتها وسياســاتها على التكيف والتفاعل مع معطيات الحاضر والتحولات المتنوعة وعلى الصُعد المختلفة. وعـــندما يكـــون الـــتحول ذا أبعاد تشكل نسقـًا يحل محل نسق آخر (Paradigm shift) كالتحول من النموذج الزراعـــي نحـــو الصناعي ومن ثم التقني ، والنموذج المعلوماتي ونسق العولمه فإن ذلك يتطلب قدرة فائقة من المؤسســات والمنظمات على التخطيط والتنفيذ والتقويم وتكوين الخطط الطارئة لإحداث تعديلات في الأهداف والبرامج والوسائط والوسائل وقد تكون جذرية نظرًا لتعدد وتنوع المتغيرات مدار البحث والدراسة والتكييف .

ويمثل الشكل التالي الوضع بين نسقين أحدهما في نهاياته والأخر في بداياته والذي بدأنا نعايشه منذ بداية الثورة الصـــناعية مـــع تطوره السريع ليأخذ أبعادا واسعة النطاق ترتكز على السيطرة على المعرفة وتوظيف التقنيات المتقدمة في المعلوماتية والاتصالات والهندسة الجينية والبيولوجية وأبحاثها في المجالات المختلفة .

والعولمة في مجالاتها المختلفة تأتي كنتيجة لهذا التحول وأداة فاعلة في تكوين ما يعرف بالقرية الكونية.

وتمـــثل المرحلة بين النسقين ما يسمى بالمنطقة المحايدة (Neutral Zone) * وهي مرحلة تتم فيها صياغة كلية شاملة في مجال الرؤية ومجال الأساليب والأدوات ومعبرا يحتاج قدرة وخبرة في استشراف المستقبل ومتغيراته والعمل على إدارة التغيير خلاله بشكل يهيئ للانتقال من نسق إلى آخر.



* Internet : WWW . Future School . Com.

وتواجه أية منظومة في انتقالها وتكيفها بين نسقين لكل منهما منظوره وأدواته ومرتكزاته الاقتصادية ونظمه الاجتماعية عدداً من الصعوبات والتحديات التي تتطلب تحركا تتكامل أبعاده في ضوء رؤية دقيقة وخطة شاملة بعيدة المدى وبرامج وأدوات متطورة ومواكبة لطبيعة العصر وتحولاته. وفي ظل هذا التحول ، فإن الأمر يتطلب تطوير فكر الإنسان وقدراته ومحيطه التقني والمادي بكل عناصره ومحاور.

عالم ومجتمع الغد :

إن استقراء ملامح الغد ومجتمعه ليس بالمهمة اليسيرة إذ يتطلب ذلك دراسات استشرافية متعمقة تأخذ في اعتبارها المعطيات القائمة والهياكل الاقتصادية والنظم الاجتماعية والسياسية والثقافية ومتغيراتها والأنماط المحتملة التي ستشكل مجتمع المستقبل ومدنه وعالمه. ولا يتسع المقام في هذه الورقة لنهج هذا السبيل وإجراء مثل تلك الدراسات ، ولكن يمكن أن نحدد الملامح العامة لذلك العالم وسماته المستقبليه وطبيعته الاجتماعية والاقتصادية والتقنية لرسم ملامح إنسان المستقبل وطبيعة مجتمعة ونماءه الحضاري.

ويمكن بلورة تلك الملامح في السمات الأتية:

- ازدياد مضطرد في معدلات التغير .
- ازدياد كبير في النمو السكاني .
- ازدياد كبير في معدلات النزوح باتجاه المدن والهجرة بين الدول.
- الانفراج في العلاقات الدولية وحرية الحركة لرأس المال المادي والمعرفي والمعلوماتي وانتقال السلع والخدمات وقوى العمل عبر الحدود.
- تطور وسائل الاتصال وانكماش العالم نحو ما يسمى " بالقرية الكونية " .
- المعرفة جوهر العملية الإنتاجية والتنموية .
- تنوع ثقافي ثري وسيوله ضخمة في المعرفة والمعلومات.
- النماء العلمي والتقني وتطبيقاته في مجالات كالهندسة الجينية وما يترتب عليها من آثار على البشرية والكائنات والانتاج.
- سوق عمل يتطلب تنوعـاً في المهارات وقدرات تخصصية تتفاعل مع الجديد المتطور، مع تفاقم أزمة البطالة الناتجة عن تباين كفايات المخرجات التعليمية ومتطلبات سوق العمل.
- التباين بين الدول والأفراد في مستويات الدخل ومعدلات نموها.
- أساليب إدارة متطورة ومأسسة العمل والتوجه نحو اللامركزية.
- ضغط شديد على منظومة القيم وتماسك الأسرة وازدياد في معدلات الجريمة وانتشار المخدرات .
- صراع بين منظومة قيم عالمية ذات تماثل ثقافي ولجتماعي مع القيم والأعراف الإثنية والعرقية لمختلف المجتمعات عبر الحدود .
- التوجه نحو التكتلات الاقتصادية والتوجه نحو العولمة بكل أشكالها.
- التوظيف الواسع للتقنيات الاتصالية والوسائط المتعددة وتكون ما يعرف بمجتمعات الإنترنت والعالم التخيلي والسيبيري.
- إزدياد معدلات التلوث البيئي وانتشار بعض الأمراض.

وهذه السمات وغيرها تشكل نوع المستقبل ومجتمع الغد الذي سيعيشه الإنسان ، والتحولات التي ستجري في أنماط حياته. وتبرز هنا أهمية الدراسات المستقبلية الاستشرافية لتطوير رؤية دقيقة لأنماط الحياة وطبيعة

التفاعلات وما يترتب على ذلك من تأثير مباشر على منظومات المجتمع ومؤسساته ومدنه.

مدينة المستقبل:

إن التخطيط الحضري وهيئاته ومؤسساته ستواجه التحدي الأكبر في إحتواء نواتج التحولات المستقبلية وما يواكبها من متطلبات ملحة ستفرض نفسها بكل قوة على الخبراء والمخططين لتحديد الاحتياج ورسم معالم التطوير ومسارات النمو الحضري وإعادة تشكيل مواصفات ومحددات المدينة القائمة وتطويرها لبناء مدن المستقبل .

ومن منطلق هذا التحدي والدور المرتقب للتخطيط الحضري ، فإنه من الأهمية بمكان النظر إلى الاعتبارات الأتية:

- الإرتقاء بأساليب واستراتيجيات وأدوات التخطيط الحضري علميا وتقنيا وبما يتناسب مع طبيعة التحولات ومستوى التحديات .
- تبني سياسات مالية مطورة تتيح وتدعم مصادر التمويل وحجم الأموال لتوفير الموزنات التي تستلزمها خطط التطوير وإيجاد فرص العمل والخدمات.
- استهداف الأنسان بالاستثمار فيه بتطويره فكريا وتقنيا وتوظيف قدراته لتفعيل دوره التنموي المستقبلي المركب لبلوغ مرام وأهداف التنمية.
- تطوير معايير الرفاهية الاجتماعية في ضوء احتياجات الإنسان والمتغيرات المستقبلية .

وتمثل هذه الاعتبارات وغيرها محركا رئيسا في تمكين ودعم قدرات التخطيط الحضري للمضي في مواجهة التحديات ورسم معالم مدينة المستقبل وبنائها. وليس من اليسير تحقيق هذا التحرك الاستراتيجي دون التعامل مع مشكلات الواقع والانطلاق منه.

ولكن هل من الممكن الوصول لبعض الخصائص والسمات لمدينة المستقبل بعد أن نظرنا لطبيعة التحول القادم وعالم ومجتمع الغد؟

إن ذلك يمثل تحديا بحد ذاته فالوصول لمثل هذا السمات والخصائص يرتكز على تحليل وفهم عميق لمعطيات المدينة القائمة والمشكلات التي تواجهها ومستويات أدائها اقتصادياً واجتماعياً وتقنياً وأمنياً .

كذلك فإن ما يحمله المستقبل من تحولات واسعة النطاق في مداها الأفقي وعميق التأثير في مداها الرأسي – يضعنا أمام وضع مركب يتطلب التنظيم الدقيق في البحث والتخطيط وتشخيص المشكلات ووضع البدائل والحلول .

إن الاهتمام الكبير لدى واضعي سياسات التنمية الاقتصادية وبرامج التخطيط الحضري في بناء نموذج حضري يشكل في مجمل محاوره ما يعرف بالمدينة المنظمة (Entrepreneurial City) ، يعد خطوة استراتيجية على طريق طويل يحقق في نهاية المطاف مفهوم (التحضر الكوني) (glurbouization) باعتباره شكلاً من أشكال التأقلم الكوني المحلي (glocalisation) ويعني هذا المفهوم الوصول بالمدينة الحالية إلى مدينة المستقبل عبر قنوات التبادل الخبراتي والمعلوماتي والانفتاح الاقتصادي بين دول القرية الكونية وهو ما يجسد التوجه الذي يمثل أحد ركائز العولمة .

وآلية ذلك هو توظيف الخبرات العالمية بين أرجاء المعمورة وتكوين هياكل عابرة للقارات تؤسس قاعدة عالمية

تدفع بالخبرة الإنسانية للسيطرة على معدلات التغيير والتحديات والحد من المشكلات بمنهجية علمية وتوظيف تقني عالي المستوى .

ومن منطلق عولمة التنمية فإن مدينة المستقبل هي مدينة منظمة ذات مواصفات وسمات عالمية منها ...

- مدينة تؤدي وتسهم بوظائف مركبة ذات أدوار محلية وإقليمية ودولية (قدرات كونية ومحلية) .
- تنطلق من معايير في الأدوار والإنتاج والرفاه الاجتماعي ، للمعرفة ثروة استراتيجية.
- بناها التحتية ترتكز على أسس وأدوات التقنية المتطورة في مجالات الاتصال ونقل المعرفة والمعلومة والتعليم والصحة والمواصلات وغيره من مجالات .
- ذات سياسات وأدوات وإجراءات أمنية متقدمة في البحث والتشخيص ومواجهة التقلبات والمشكلات المرتبطة بالأمن الاجتماعي والمعلوماتي والاقتصادي.

وتأسيسا على ذلك ، وما انطوى عليه من تجسيد لسمات وخصائص مدينة المستقبل ، وتأكيدا على أن أهم عنصر في هذه المدينة هو الإنسان الذي يبنيها ويعيش فيها ويستخدمها ويعمرها اجتماعيا وحضريا ويحافظ عليها ويستغلها الاستغلال الأمثل . فإن ذلك الإنسان يستوجب أن يبنى بناء يرتكز على طبيعة الدور المرتقب وتفاعله المطلوب في البيئات المختلفة من اجتماعية وثقافية وطبيعية وبيئات العمل المختلفة.

لذا فإن لهذا الإنسان مواصفات وسمات يجب استهدافها ومنها ...

- يفكر عالميا ويتصرف محليا.
- متعدد المهارات والقدرات.
- متعامل مع الأفراد والأفكار والأشياء بشكل فعال.
- يتقن التقنية بإتقان.
- متعامل مع المعرفة والمعلومة.
- منظم ومستثمرا للوقت.
- مبادر وحال للمشكلات ومتكيف مع التقلبات .
- مبدع ومواجه للتحديات .
- ذو هوية أصيلة ومنفتح بثبات على الثقافات والحضارات.
- ذو وعي وثقافة عالمية وإقليمية ومحلية.
- ذو وعي اجتماعي وصحي ونفسي.

ولكي يتحقق تكوين هذا الإنسان بهذه المواصفات يتطلب الأمر إعداده وتأهيله علميا وثقافيا ومهاريا وخبراتيا ليلعب دوره بفاعلية واقتدار. علية يتحتم علينا تطوير التربية وسياساتها وبيئاتها ووسائطها كأهم أداة تنموية لتكوين مدرسة المستقبل التي تحقق غايات وأهداف تربية الستقبل.

تربية المستقبل :

وفي ضوء مجتمع المستقبل وسماته فإن تربية المستقبل لابد وأن تصاغ غاياتها وأهدافها وتبين برامجها ووسائطها بشكل يحقق متطلبات هذا المجتمع ويتكامل مع خصائصه ويعالج نقائضه ومشكلاته وتحدياته .

ومن هذا المنطلق فإن تربية المستقبل تتناول قضايا مهمة منها :

أولاً : الهوية والثوابت المجتمعية والقيمية وكيفية تطوير دور المدرسة في الانفتاح غلى المجتمع المحلي

والعالمي مع الحفاظ على الخصائص المميزة لكل مجتمع .

ثانيـاً : التقنية وما تتطلبه من مهارات متعددة وطبيعة دورها الوظيفي في مؤسسات المجتمع في مجالات التعليم والتدريب والإنتاج وقطاع الأعمال .

ثالثـاً : المعرفة والمعلوماتية وما يتطلبه تسارع نموها من تكيف مستمر وتوظيف ضمن البرامج والمناهج .

رابعا : التمويل وضرورة المرونة في السياسات المالية ودعم استراتيجيات الشراكة مع القطاع الخاص.

خامسا : الاستراتيجيات الفعالة للتحول من المركزية إلى اللامركزية مع الحفاظ على السياسات التربوية العامة والمسارات والموجهات الأساسية للمناهج والبرامج.

وإزاء هذه القضايا المهمة فإن الاستراتيجية التربوية المستقبلية تتطلب فحصا عميقا لمعطيات الواقع التربوي والتعليمي والانطلاق من مكامن القوة فيه والعمل على تقليص جوانب الضعف التي تحوّل بعضها إلى إشكاليات هيكلية ضمن منظومة التعليم ، لذا فإن مثل هذه الاستراتيجية التربوية لابد وأن تشكل قوة دفع وحالة من التسارع نحو إحداث تطوير نوعي في المنظومة التربوية وهياكلها وعملياتها ومدخلاتها ومخرجاتها وتحقيق جودة تعليمية تأخذ في الاعتبار القضايا الحيوية الآنفة الذكر .

ومن محاور الاستراتيجية التربوية ما يلي :

- دعم الإصلاح والتطوير التربوي بالإرادة السياسية نظرا لطبيعة التحول المنشود واتساع نطاقه.
- الضرورة في ربط التعليم نظاما وسياسة برامجاً بواقع المجتمع ونظامه القيمي والثقافي وأوضاعه الاجتماعية والاقتصادية والتنموية.
- المعيارية : يستوجب أن تكون تربية المستقبل ذات معيارية قابلة للقياس الكمي والنوعي بهدف ضبط الجودة التعليمية في أهدافها وعملياتها ونواتجها.
- المدرسة مؤسسة مجتمعية لابد وأن تقوم بدور أساسي في الانفتاح على المجتمع المحلي والإقليمي والعالمي وأن تسهم في إحداث التحول من خلال إدارة ذاتية تخطط لنفسها وتوظف كل ما من شأنه تكوين المتعلم النشط ذي المهارات المتعددة القادر على التكيف والتفاعل والمبادرة.
- تطوير الأدوار في المؤسسة التربوية لكل من المدير والمعلم والمتعلم إلى قائد تربوي ، وميسر ، ومتعلم نشط لبناء وممارسة الموقف التعليمي ومخرجاته.
- التعلّم والتعليم جوهر العمل التربوي والتعليمي ، ويستوجب أن يتم تطوير أنماطه وعملياته وأساليبه وطرائقه فكريا وتقنيا لبناء كيان المتعلم ومهاراته وقدراته ضمن برامج ومناهج ذات أساس مشترك وتفرعات تحقق حاجات الفرد والمجتمع .
- التعليم عن بعد ، والتعلم التعاوني ، والتعلم للتعلم ، والتعلم المتفاعل ، والتعلم المستمر أنماطا تعليمية تنطوي على مكنون وطرائق وصيغ تعلم تواكب تربية المستقبل وتساندها في تحقيق أهدافها.
- الشراكة بين المؤسسة التربوية والقطاع الخاص معبر أساسي نحو تمويل التعليم وتطويره وتدعيم جسور العلاقة بين المدرسة ومؤسسات المجتمع .

وفـــي هذا الإطار جسد **جاك ديلور** رئيس اللجنة الدولية التي شكلتها اليونسكو لدراسة مستقبل التعليم "**التعلم ذلك الكنز المكنون**" أربع ركائز للتعلم لمواكبة الحياة في القرن الحادي والعشرين وهي:

- تعلم لتعيش وتتعايش مع الآخرين.
- تعلم لتعرف.
- تعلم لتكون.
- وتعلم لتعمل.

توجهات التعليم المستقبلية :

في ضوء العديد من التحديات والتطورات على الصعد المختلفة تشكلت جملة من التوجهات التي من شأنها تحديد مسارات لعمليات التطوير والإصلاح التربوي التعليمي لتحقيق أهداف تعالج المشكلات القائمة وتتعامل مع التحولات المستقبلية بشكل أكثر مرونة وقدرة ومن هذه التوجهات :

- تطوير سياسات توجه مسار العمل التربوي والتعليمي والانفتاح على المجتمع والإسهام في مواجهة المشكلات والتحديات والتطورات .
- التقنية المعلوماتية الإتصالية عبارة عن نسيج وأدوات ذات محتوى معرفي يتدخل في صلب البنية التعليمية ووظائفها المؤسسية وبرامجها وقدرات العاملين والمتعلمين فيها .
- المدرسة مؤسسة تربوية اجتماعية ثقافية تسعى للتعلم المستمر وهي ذاتية الإدارة ، منفتحة على المجتمع ، متنوعة البرامج ، متطورة الوسائط والأساليب ، لتحقيق التعلم بجميع من فيها ولتكوين المتعلم النشط ، في مجتمع محلي وعالمي متغير ومتطور في جميع القطاعات المجتمعية العامة والخاصة .
- الشراكة حجر أساس في تحقيق أهداف واستراتيجيات التطوير والإصلاح التربوي .
- التعلم للجميع هدف استراتيجي منشود يتطلب توسيع قاعدة التعلم في المجتمعات وعلى امتداد حياة الفرد .

Internet : www .cia.gov//publications/globaltrends2015

مدرسة المستقبل :

في ظل الاستراتيجية التربوية المستقبلية فإن مدرسة المستقبل هي مشروع تطوير يعد استجابة لعدد من المتطلبات العصرية والتحولات المستقبلية المرتقبة التي ستشكل عامل ضغط شديد على المؤسسة التربوية للتحرك باتجاه إيجاد صيغ تعلم تحاكي تلك التحولات وتتفاعل معها وتدعمها.

وجاءت مشاريع تطوير المدرسة بصفتها مؤسسة مجتمعية تربوية لتنشد أهدافـًا أكثر تقدما وتتجاوز تصنيع المخرجات التعليمية لتكون بنوكـًا للمعلومات والاقتصار عليها – إلى مخرجات تعليمية ناتجة عن تفاعل إنساني يكون المتعلم فيه فاعلاً Active Learner في بيئة تربوية تقنية منفتحة ومتصلة بالعالم المحلي والخارجي عبر شبكة من المعلومات (Internet-Intranet) ، تتيح للمدرسة تكوين مجتمع مدرسي معلوماتي يوظف أنماط التعليم المتطورة كالتعلم الذاتي والتعلم التعاوني ضمن منهج يركز على القيم والمعارف والمهارات والخبرات لتكوين كفايات وقدرات تتطلبها الحياة العصرية للمتعلمين بمجمل أبعادها وتحولاتها.

وبذلك فإن من يرى أن مدرسة المستقبل هي حالة من التطور التقني للوصول بالمدرسة إلى ما يسمى بالمدرسة الإلكترونية، هي في الواقع رؤية ضيقة وقاصرة حيث أن طبيعة التحولات تستدعي تطوير المدرسة بمجمل عناصرها. فمدرسة المستقبل ليست مؤسسة ترتكز على التطور التقني وتوظيفه فحسب بل هي توجه شمولي وتكاملي يرتكز على تطوير مجمل العناصر من سياسات وعمليات وأدوات ووسائط وأدوار تربوية وتعليمية

وتطوير مهني مستمر وإدارة وتخطيط.

ويمكن باختصار تحديد سمات مدرسة المستقبل لتكون :

- بيئات معرفة وليست مصانع تلقين تعليمية.*
- بيئات تعلّم من خلال العمل وأداء دور المتعلّم النشط في عالم المعرفة والأداء بمستوى من الإنجاز يوجه بجودة معيارية مقننة .
- بيئات تتواصل مع مختلف شرائح المجتمع في الدائرة المحلية والإقليمية والدولية.
- بيئات توظف الدور التقني المعلوماتي الاتصالي بفاعلية وقدرة فائقة .
- بيئات تهيئ التطوير المهني لأفرادها والعاملين فيها .
- بيئات ذات قدرة في التخطيط والتنفيذ واتخاذ قراراتها بما يحقق أهدافها .

وفي ظل هذا المنظور تسعى مدرسة المستقبل لتحقيق أهدافها من خلال :

١- توظيف التقنية المعلوماتية الاتصالية (ICT) في البيئة المدرسية وخارجها وجعلها محورًا أساسيـًا في أداء المدرسة والعاملين فيها من إداريين ومعلمين ومتعلمين .

٢- تمكين المتعلمين من بيئات تعلم تركز على القيم وتكوين الاتجاهات وبناء المعارف والمهارات وتوظف أنماط التعلّم الذاتي والتعاوني وطرائق التفكير المنهجي والعلمي في حل المشكلات والتعامل مع المعرفة وتحليلها ومعالجتها والاستفادة منها .

٣- دعم كيان المتعلم بشكل يحقق النمو الشامل للتفاعل والتكيف مع مجتمع متعدد الثقافات والمهارات .

٤- تحقيق قدر كبير في انفتاح المدرسة على المجتمع ومؤسساته لدعم أهدافها ولكي تؤدي دورًا أكثر شمولية يتعاظم فيه دور مجتمع المدرسة المحلي مع أولياء الأمور (الأسرة).

وفي ضوء كل ما سبق فإن تكوين المدرسة ينطوي على مجموعة من العناصر ذات الأهمية في تمكين مدرسة المستقبل من ممارسة دورها بشكل أكثر فاعلية لتحقيق أهدافها ، ومن هذه العناصر :

- بنية تحتية تقنية وكوادر فنية مساندة .
- قاعدة تدريب محلي (School Based Training) للتخطيط وتحديد الاحتياج التدريبي للتطوير المستمر لكوادر المدرسة مهنيـًا .
- طاقم إداري وأطر عمل (Frameworks) لتسيير الممارسات وتنظيم المصادر وإنجاز العمليات التربوية والإدارية .
- قاعدة وشبكة لتبادل المعلومات الداخلية والخارجية(Intranet \ Internet)
- قاعدة مرجعية محكمة من استراتيجيات التعلم والتعليم التي ترتكز على أساليب متطورة كالتعلّم الذاتي والتعاوني وغيرها .
- برامج وتجهيزات حاسوبية لمتابعة التحصيل والأداء المدرسي .
- مبنى مدرسي يتوافق من حيث التصميم مع طبيعة وسمات مدرسة المستقبل .

---

*مؤتمر التعلم للقرن الواحد والعشرين. أبوظبي الإمارات العربية المتحدة ٢٠٠٠م.

المبنى المدرسي لمدرسة المستقبل

توفر مدرسة المستقبل كافة البرامج والمناهج الفعالة لبناء شخصية الطالب بناءً شاملاً ومتكاملاً في كافة الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية والسلوكية والاجتماعية . بحيث تغرس في الطالب القيم الإيجابية والإبداع وتكسبه كافة المهارات الإنسانية والاجتماعية والذهنية وتنمي لديه التفكير المبدع .

ويستند الموقف التعليمي داخل حجرة الدراسة على بيئة مدرسية متطورة تشارك جميع عناصرها في تهيئة مناخ مناســب للــتعلم الفعّــال ويبدأ هذا المناخ انطلاقــاً من المبنى المدرسي الذي يحقق أهداف المنظومة التعليمية والتعلمية التي يجب أن تتوفر في مدرسة المستقبل بحيث يأتي المبنى محققــاً لطموحات بناء الفرد بناءً متكاملاً شاملاً وهو المطمح الذي تسعى إليه مدرسة المستقبل .

ويفترض في المبني المدرسي أن يحقق ما يأتي :

١- تصــميم حجــرة الدراسة (الفصول) بالطريقة التي تحقق أهداف المنهج وتمكن المعلم من إدارة الصف بطريقة فاعلة وتمكن المتعلم (الطالب) من التعلم في بيئة تعلمية فاعلة .

٢- انفتاحــاً حقيقيــاً على البيئة المحلية بالتفكير الجاد في إزالة أسوار المدارس حتى لا تكون هناك حواجز مادية أو معنوية بين المدرسة والمجتمع .

٣- توفير كل أسباب الراحة والسعادة للطلاب ولكافة العاملين بالمدرسة .

٤- توفير التجهيزات والأدوات والمختبرات التي تستخدم وتوظف التقنية الحديثة بكفاءة عالية .

٥- توفــير الملاعــب الرياضية المجهزة تجهيزًا حديثــاً يسمح بمزاولة كافة أنواع الرياضة وبناء الأجسام والعقول .

٦- العناية بمراكز مصادر التعلم داخل المدرسة .

٧- توفير أماكن وقاعات مناسبة لمزاولة النشاط الثقافي والترفيهي والاجتماعي.

٨- توفــير مقصــف بمواصفات مناسبة تسمح بجلوس الطلاب وتناول وجبات الغذاء بشكل جماعي يحقق الألفة والتواصل فيما بينهم .

٩- العناية بدورات المياه لتكون بشكل لائق ومناسب .

١٠- توفير قاعات للرسم والفنون .

١١- توفير حجرات وقاعات للعناية بالطلاب الموهوبين .

١٢- العناية بمرافق الهيئة الإدارية والتدريسية .

١٣- العناية بالإضاءة والتهوية واختيار الألوان المناسبة للجدران والقاعات لمراعاة الحاجات النفسية للطلاب وفق أعمارهم واحتياجاتهم .

١٤- مناسبة المقاعد والأثاث لطلاب كل مرحلة .

١٥- توفير مكان مناسب للتمريض والعلاج السريع .

حجرة الدراسة:

إن تفعيل النشاط الصفي باستخدام التقنيات الحديثة وما تقدمه من برامج وأدوات ، يهدف إلى تقديم مستويات عليا مـــن التفاعل بين الطلاب ومحيطهم ، الذي يمتد من حجرة الصف إلى العالم الواسع، وينبغي في البيئة الصفية المســـتقبلية أن تمكن الطلاب من الوصول إلى المعلومات في أماكنها، والتفاعل معها من خلال تقنيات الاتصال والمعلومات كالإنترنت، والفيديو المرئي.

ويتطلب ذلك إعادة تشكيل مفهوم تصميم الفصل التقليدي، والتفكير بأسلوب جديد في تصميم الحجرة الدراسية، يأخذ بالاعتبار جميع معطيات البيئة التعليمية التكنولوجية، ولا يقف عند إضافة قطع تقنية جديدة للفصل الدراسي التقليدي.

فالمنتجات الجديدة التي وفرتها التقانة للمدرسة (النص التفاعلي ، الهيبرميديا، والحقيقة الافتراضية*، وخدمات المعلومـــات، والحاســـبات المحمولة، ومحركات الأقراص المدمجة، والحلول المتكاملة التي تدمج بين الحاسبات والكامـــيرات والأجهـــزة التعليمـــية ، ونحـــو ذلك) يدفع إلى التفكير في مدى مناسبة الحجرة الدراسية التقليدية لاستيعاب هذه الأدوات، ويدعو للدخول إلى الحجرة الصفية وتغييرها.

وعوامل إعادة تصميم الحجرة الدراسية ينبغي أن تراعي العناصر التالية:

- الإنسان

وهو العنصر الأساسي للعملية التربوية، وهو قد يأخذ أحد الأدوار التالية:

المتعلم: محور عملية التعلم، متفاعل إيجابي.

المعلم: موجه ومنظم العملية التعلمية.

الخبرة الإنسانية: أحد مصادر المعرفة.

- المكان

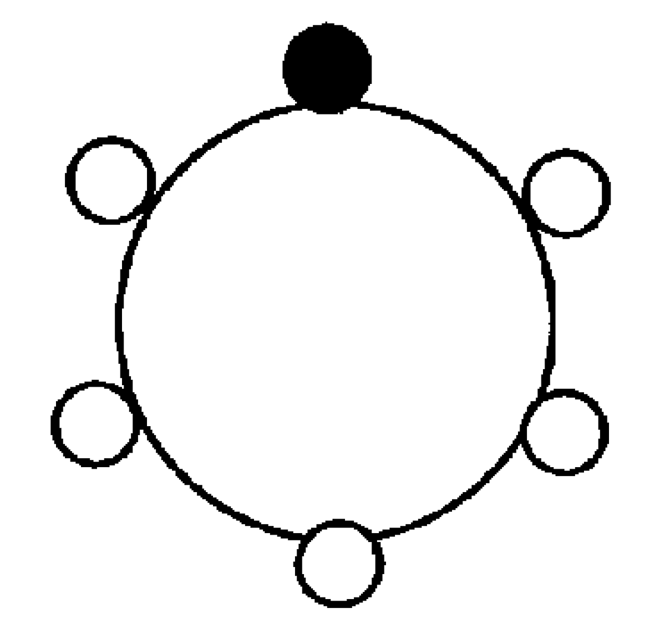
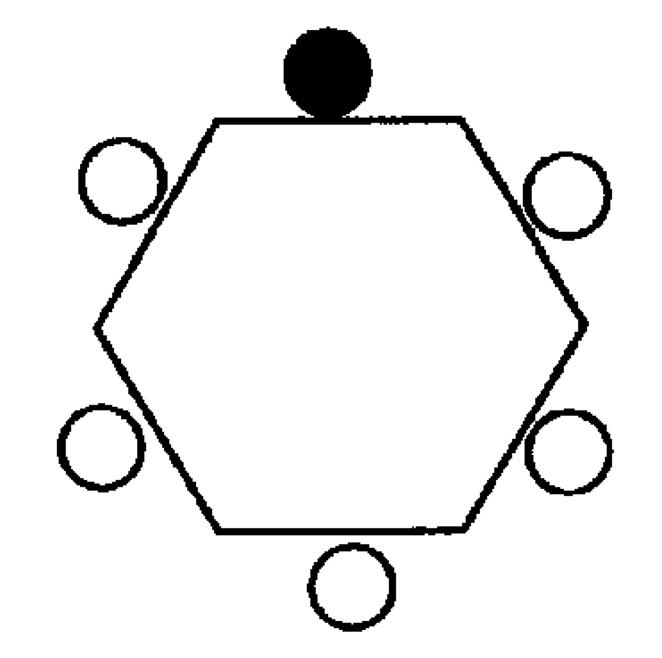
يجب أن يراعى في المكان أن يتسم بالمرونة التي تساعد على ممارسة نشاطات تعلُمية وتعليمية مختلفة، وهذا ما يمكـــن أن يطلق عليه الفصول المفتوحة Open Classrooms ، وهي تعني التنظيم المرن للحجرة الدراسية بصيغ متغيرة، فردية ومستقلة وجماعية ومجموعات صغيرة تستجيب مباشرة لرغبات الطلاب وحاجاتهم .

وينبغي أن تهيئ الفصول المفتوحة إمكانات التعلم التالية:

- الـــتعلم الفـــردي Individualized learning ، ولهذا الأسلوب في التعلم يجب أن يحصل الطلاب على الاستقلالية والفردية في التعلم، والحرية في الاختيار وفي قضاء الزمن اللازم للتعلم.
- الـــتعلم التعاونـــي، والـــتعلم من خلال المجموعات الصغيرة ، ولهذا النوع من التعلم يتم تنظيم للبيئة الصفية بصيغ مختلفة توفر إمكانية تقسيم الطلبة إلى مجموعات عمل تتكون كل واحدة منها من ٣-٦ طلاب، ومن هذه الصيغ على سبيل المثال:

---

* (Virtual reality) هي بيئة تعليمية مصممة بالحاسب لتعطي محاكاة للبيئة الحقيقية فهي بيئة حقيقية مفترضة

- التعلم الفردي.
- التعلم الجماعي (مجموع الصف The whole classroom instruction).

وقد أدى التقدم في تقنية المعلومات والاتصال إلى ظهور صيغ جديدة لأماكن الدراسة، فظهر ما يسمى بالفصول الإلكترونية Electronic Classrooms، الفصول الافتراضية Virtual Classrooms.

والصف الافتراضي غرفة إلكترونية تشتمل على اتصالات لعدة صفوف أو أماكن خاصة يتواجد فيها الطلبة، ويرتبطون مع بعضهم بعضا،ومع المعلم أو المشرف، ومصادر المعلومات المختلفة، بواسطة وصلات وأسلاك أو موجات قصيرة عالية التردد Micro-wave linking، وتتسم هذه الاتصالات بأنها ثنائية الاتجاه تتيح التفاعل المرئي والمسموع بين الطلاب في الأماكن المختلفة.

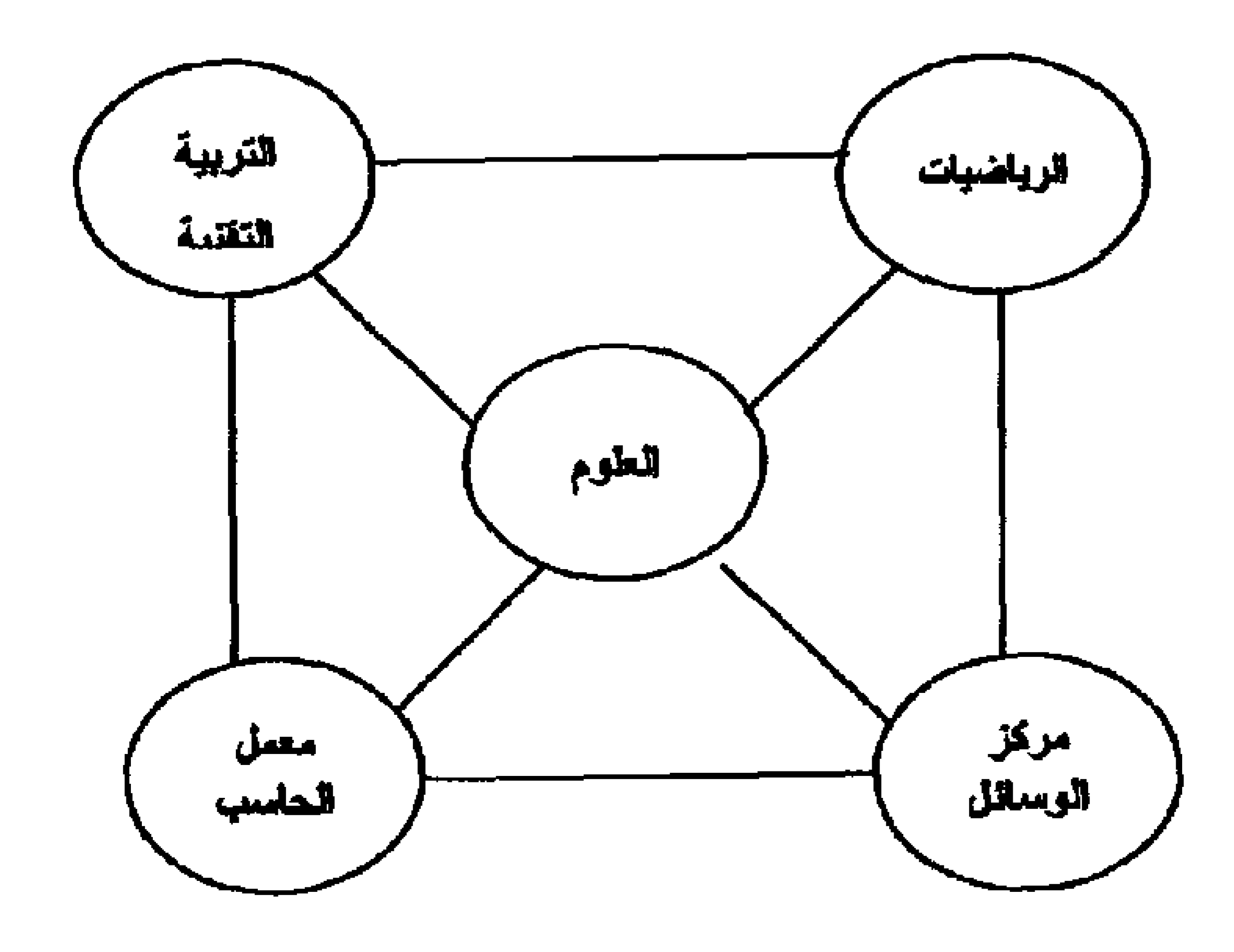
وتوفر التقنيات الحديثة أشكالا متعددة من الفصول الإلكترونية، تختلف من حيث التعقيد والكلفة وأغراض الاستخدام، فمن التقنيات المكلفة والمعقدة ما يستخدم الأقمار الصناعية، والخطوط الهاتفية، لحمل الصوت والصورة المضغوطتين، بين الفصول الإلكترونية، وتكون الفصول مجهزة بهذه الحالة بتقنيات كاملة، بحيث يطلق عليها استديوهات الفصول الدراسية Instructional classroom studios (ICS)، فتكون مجهزة بإضاءة يمكن التحكم بها، وكاميرات ذاتية الضبط، ولاقطات ذات حساسية وتصميم خاص، إضافة إلى شاشات تلفازية كبيرة أو أجهزة عرض فيديوية رقمية، وناسوخ (فاكس، وكاميرا وثائقية (Document Camera). ، ومقاعد مناسبة تتسع لنحو ١٥-٣٠ طالباً.

وقد تستخدم الفصول الإلكترونية تقنيات أقل كلفة كتقنية الإنترنت، لتحقيق الاتصال بين الفصول الإلكترونية، والوصول للمصادر التعليمية من خلال أجهزة الحاسب الشخصية.

كما يمكن الدمج بين أنواع مختلفة من التقنيات السابقة بحيث يمكن تحقيق الاتصال بين الفصول الإلكترونية، من الأنواع السابقة والأفراد الذين يستخدمون الحاسبات الشخصية.

التكامل بين الحجرات الدراسية:

ينبغي أن يراعى في تصميم الحجرات الدراسية، العلاقات والروابط التكاملية بين المواضيع الدراسية، فعلى سبيل المثال يراعى الترابط بين الحجرات الدراسية لمادة العلوم (المختبرات، غرف العلوم) أن تكون في موقع يسمح لها بالتكامل مع معامل الحاسب أو غرف التربية التقنية ومركز الوسائل التعليمية، بما يتيح للطلاب تنفيذ مشاريع وبرامج يستخدمون فيها أدوات ومصادر من مختبر العلوم أو مركز الوسائل التعليمية، أو تنفيذ التطبيقات العملية للرياضيات أو العلوم من خلال التربية التقنية ، أو الوصول لمصادر المعلومات من خلال الإنترنت في معمل الحاسب.



إلا أنـــه لكـــي يمكـــن الوصـــول إلى تصور كامل لشكل حجرة دراسة المستقبل، ينبغي الإجابة عن جملة من التساؤلات، والتي منها:

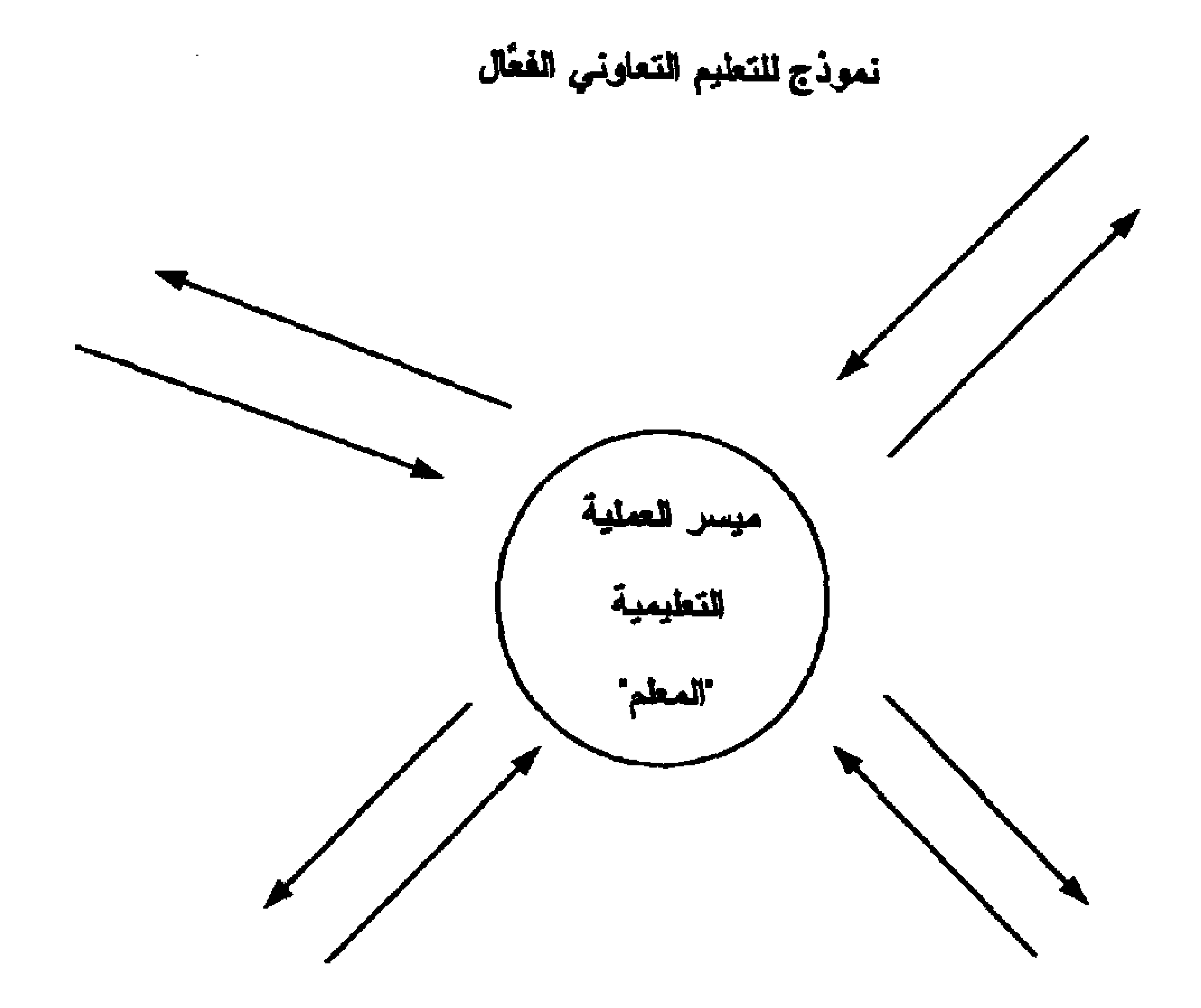
- إلـــى أي مـــدى يمكن التعديل في النمط التقليدي للمدرسة والحجرة الصفية حتى تستوعب التقنيات الحديثة؟
- ما الحدود التي تسمح بها الإمكانات لتبني التقنية الحديثة؟
- هل يمكن توفير فيديو وجهاز عرض في كل فصل ؟
- هل يمكن توفير جهاز حاسب لكل طالب داخل الفصل؟
- هل يمكن تأمين الوصول للمعلومات خارج المدرسة في كل حجرة دراسية؟
- هـــل أصـــبح من الواجب تقديم نمط جديد مختلف تماما للمدرسة، والحجرة الصفية؟ أو تقديم شكل جديد للبيئة التعليمية يطور مفهوم التمدرس ويلغي مشكلات المباني المدرسية القائمة التي وضعت حجراتها في ظل مفاهيم سابقة .

وهكذا يتوقف شكل حجرة الدراسة واتساعها وتكوينها وتجهيزها وتوزيع الطلاب في داخلها على أهداف مدرسة المستقبل التي تسعى إلى بناء شخصية الطالب وإلى تطوير مكونات العملية التعليمية التي يجب أن نسعى لجعلها (تعلمـــاً) لا (تعليمـــاً) فقط . وبذلك فإن حجرة الدراسة سترتبط بإدارة الموقف التعلمي و التعليمي الذي تبدو أهم عناصره فيما يأتي :

١ - الطالب سيكون محور العملية التعليمية والتعلمية .
٢ - المعلم مرشد وموجه وميسر لإدارة الموقف التعليمي .
٣ - تقنية الاتصال والمعلومات أساس في الحصول على المعلومات وتوظيفها .
٤ - تنمية التفكير والإبداع والتعاون الفعّال أهداف مهمة نسعى إلى تحقيقها داخل حجرة الدراسة .
٥ - الـــتكامل فـــي إكساب الطلاب المهارات والخبرات أسلوب مهم في التعليم والتعلم (منهجاً وطريقة وأداءً وتقويماً) .

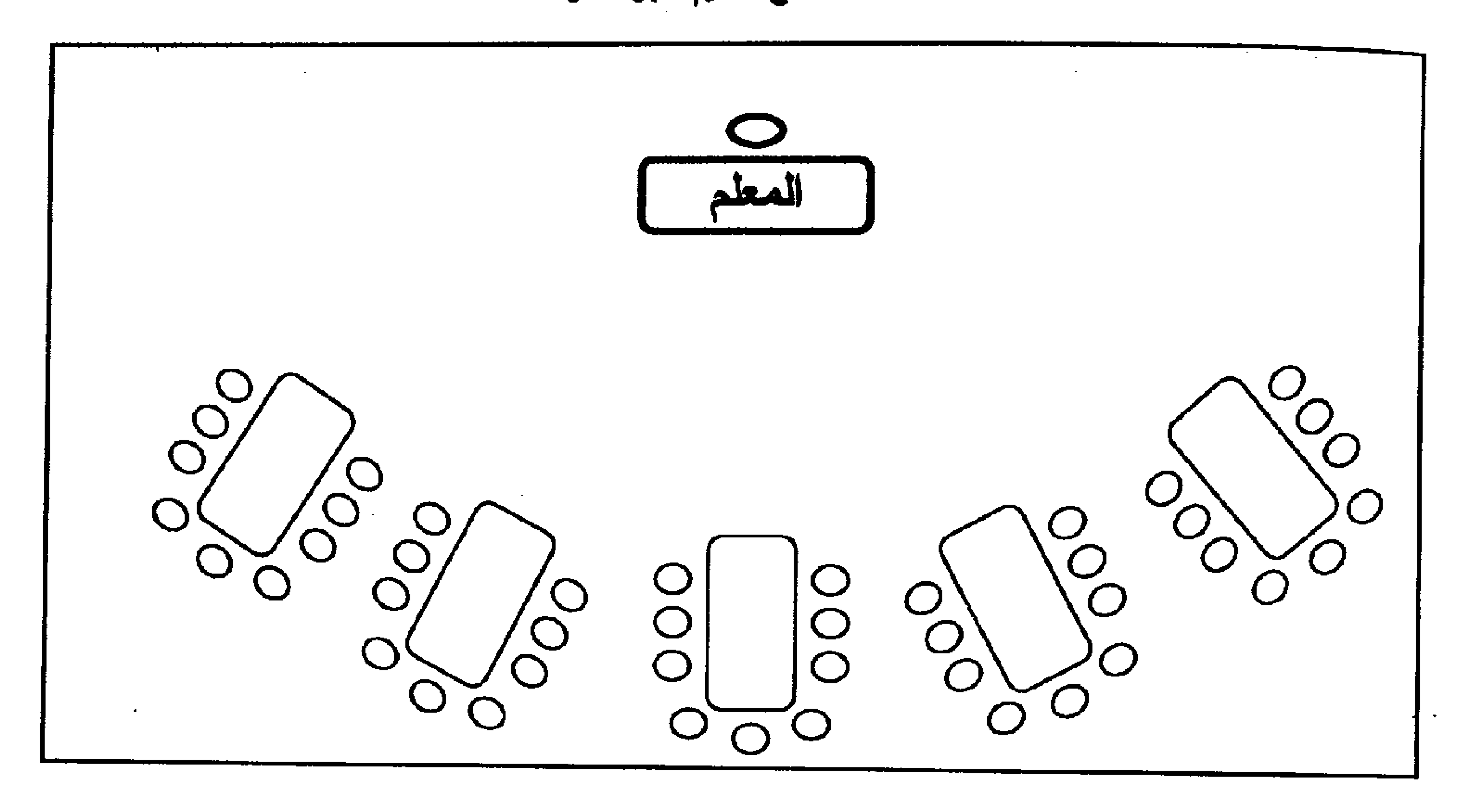
ولتحقيق ذلك يتم تشكيل الحجرة الدراسية على النحو المبين في النموذج التالي :

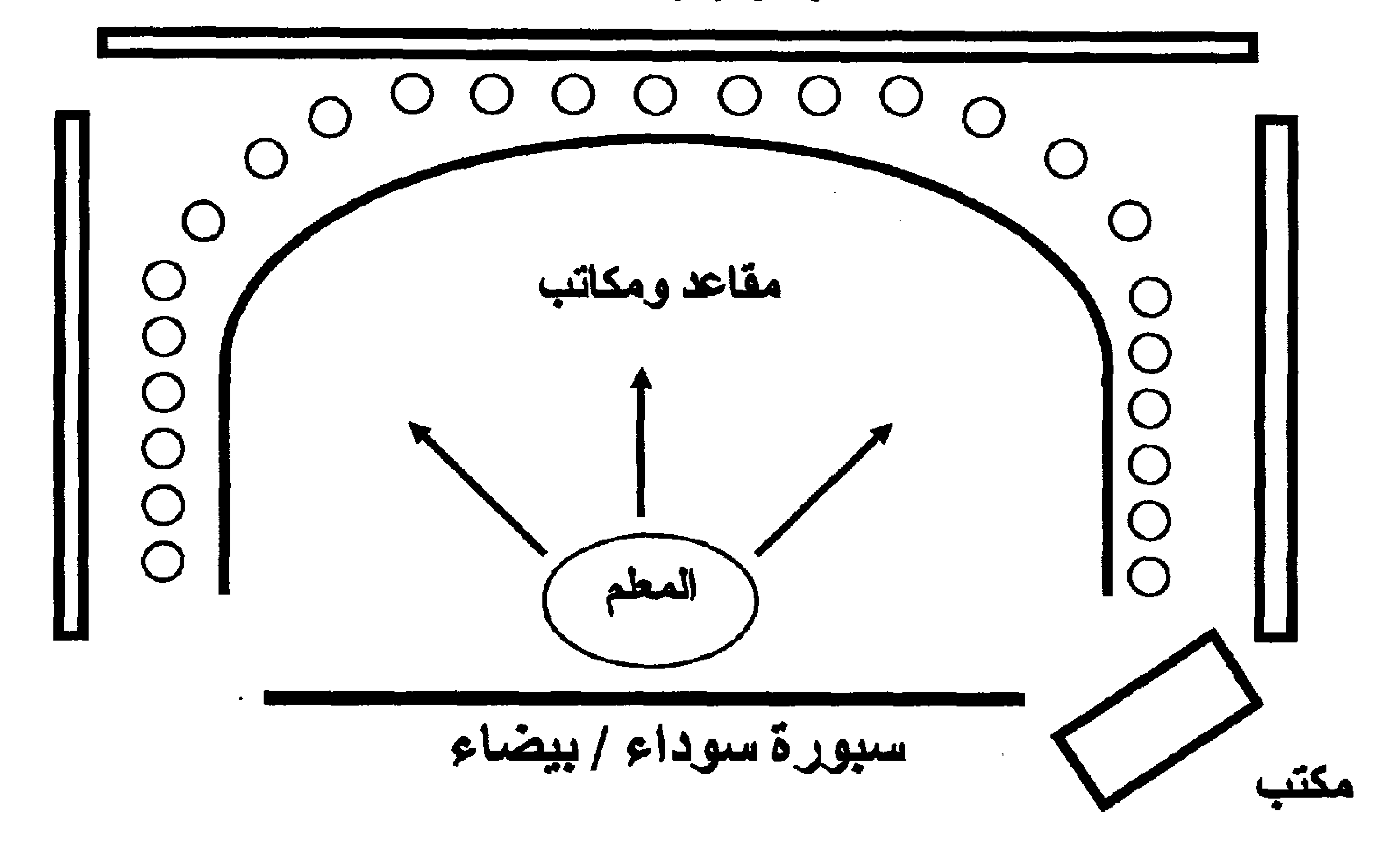
نموذج للتعليم التعاوني الفعّال



إن هــذا الــنموذج يحقــق العمل التعاوني بين الطلاب ويزيد من فاعلية التجاوب بين الطلاب أنفسهم ويزيد من فاعلــية الــتجاوب بين الطالب والمعلم . ويجعل الطالب مقبلاً على التعلم بما يحقق الطموحات التي تسعى إليها مدرسة المستقبل .

نماذج لتنظيم حجرة الدراسة



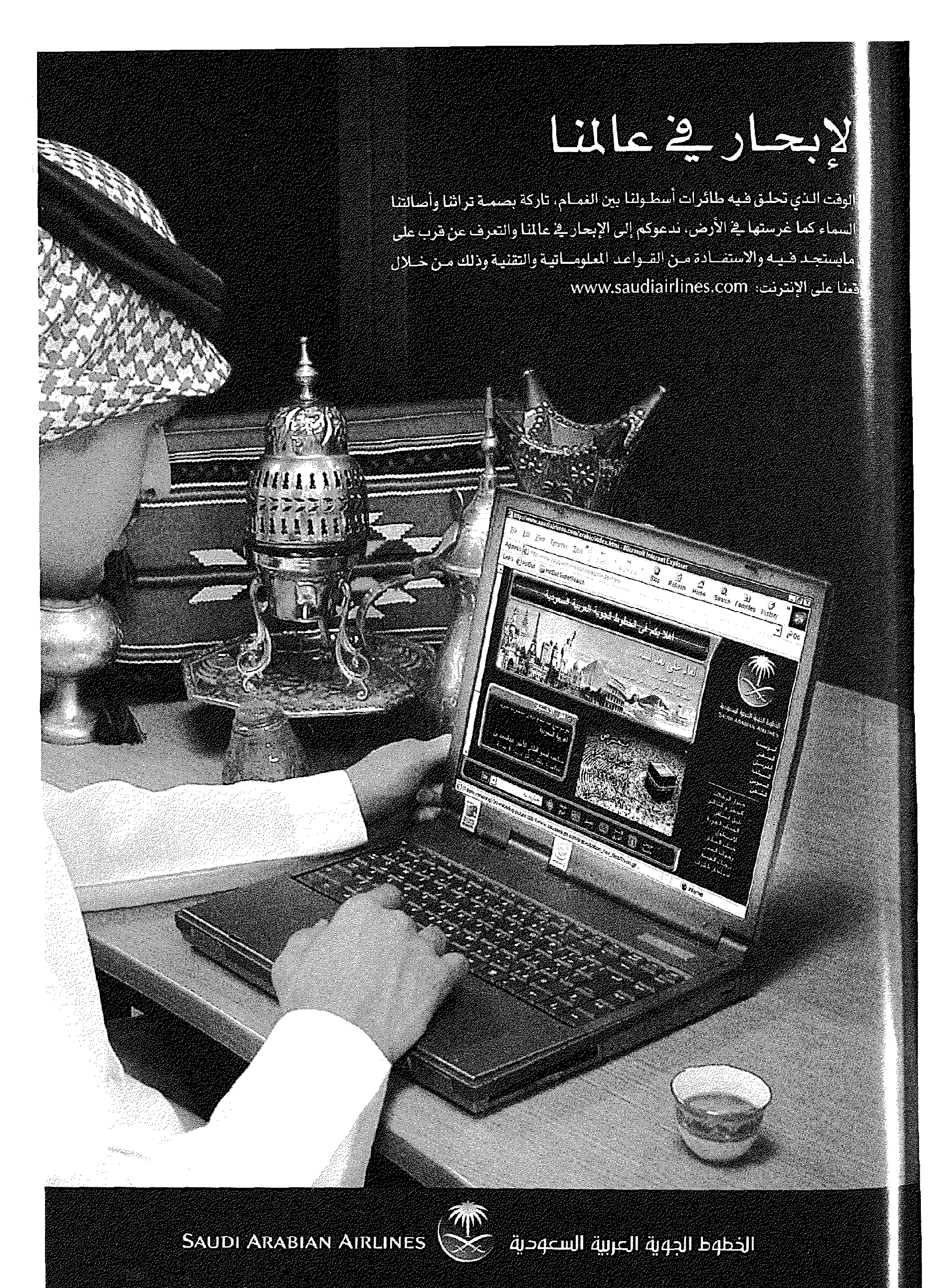


المراجع

- الإدارة الصفية لمعلمي المرحلة الثانوية تأليف : إدموند ت . إيمر وآخرون .
- أفكار وتصورات حول تصميم المباني المدرسية إعداد م . إبراهيم بن صالح أبو بكر .
- بعض عناصر البيئة الداخلية وأهميتها في الفصول الدراسية : إعداد م . عبدالله بن محمد الدباس .
- ملاك أحمد الرشيد . المدرسة وخدمة البيئة . مجلة كلية الآداب . جامعة الملك سعود م ١٢ (١) ١٩٨م.
- استراتيجيات هونج كونج والتنافس الحضري . مقال – من إصدارات الثقافة العالمية. السنة العشرون، سبتمبر– أكتوبر ٢٠٠١.

- Integrated Educational Technology Into Teaching by : M. D. Roblyer & others .
- Educational Change in technology- rich environment by :Riel , Margaret .
- The Electronic Classrooms &Vidio Conferencing By ;VanHorn , Royal .
- Technology enhanced learning environments by: Shapiro ,Wendy L ; Roskos, Katherine .

Toward the school of the future by :Zhaoshi , Yun .



الإبحار في عالمنا
الوقت الذي تحلق فيه طائرات أسطولنا بين الغمام، تاركة بصمة تراثنا وأصالتنا
السماء كما غرستها في الأرض، ندعوكم إلى الإبحار في عالمنا والتعرف عن قرب على
مايستجد فيه والاستفادة من القواعد المعلوماتية والتقنية وذلك من خلال
قعنا على الإنترنت: www.saudiairlines.com
الخطوط الجوية العربية السعودية
SAUDI ARABIAN AIRLINES

fulfill the needs and aspirations of it's inhabitants not only for the present but for the future with respect to quality urban living and lifestyle.

Water is a central feature of Putrajaya. Besides its intrinsic attraction and symbolic ingredient, water is an element of Islamic design which provided the foundation of Malaysian culture and is manifested in the main buildings that have been erected in this Garden city.

Wilidlife preservation, habitat creation an sustainability are also strong themes that are woven into the Landscape ethos of the City. Recycling of bio-mass and composting of organic material for use as soil conditioners have been part of Putrajaya's ongoing maintenance practices.

The analogies to Malaysian cultural references have been applied at the detail level. The most prominent example of this is the 'Putrajaya Boulevard' on the Core Island. The Boulevard is a dominating feature in the city and is a major ceremonial event in the urban form. The layout of the Boulevard and paving pattern have been developed based on the Songket, specifically the 'Mahkota Raja' Songket or The Royal Crown Songket. There are numerous other examples of intricate paving patterns and details that draw insipiration from similar vernacular references.

The richness in Malaysian cultural landscape are also exemplified the street lighting and street furniture designs and the City's coordinated signage system. The signage system subtly integrates traditional Islamic mosaic patterns and colours to provide a well coordinated and distinctive theme. Street lighting designs have become a hallmark feature of the roads in Putrajaya. Design motifs include traditional kites, headgear and bamboo torches. The tall form of local Tempayan (traditional clay urns) is the inspiration for a coordinated family of street furniture developed for the Putrajaya Boulevard.

10.0 Realizing the vision

The fast track nature of the project calls for an innovative planning and implementation mechanism to effectively realise the vision to develop Putrajaya. Pooling of experts and competent human resources are vital for the successful implementation of the project. Under the circumstances, the government needs to work very closely with the private sector who have actually been partners in many of Malaysia's successful project achievements. In line with this, the city is therefore been developed within the framework of the Malaysia Incorporated Concept.

Spearheading this is the Putrajaya Corporation, a body corporate set up under the Act of Parliament and entrusted with the planning, development coordination, administration and management of the city.The developer identified to finance and develop the project is Putrajaya Holdings Sdn. Bhd. - a private company set up of a joint venture of three Government owned enterprises - PETRONAS, Khazanah Holdings (The Invest Arm of The Finance Ministry) and Kumpulan Wang Amanah Negara or National Heritage Trust Fund. To tap the expertise and financial resources in the construction sectors Putrajaya Holdings has entered into the joint venture with four established developers in the country to undertake the development of the city.

Kuala Lumpur City Centre Bhd. (KLCCB) , a private company responsible for the development and construction of the World's tallest building PETRONAS twin towers, is the project manager for the project.

By adopting this approach the project is able to proceed on a fast track basis. The development is being implemented in phases. Phase 1A is scheduled for completion in the first quarter of 1999 with the migration of the first government ministries and departments to Putrajaya. Given the commitment of all parties involved we are confident of meeting the schedule.

About a quarter of the city is now completed and functioning effectively. When fully completed in less than a decade from now, Putrajaya will be a testimony of the dynamism of the nation whilst providing a retreat from the pressure of modern city living. It will be a city that would

the LRT network will be served by public inter and intra city feeder buses. Taxi services will be integrated with the city's other transportation modes. Ample provision of parking facilities at strategic points especially at the LRT and bus terminals will enable the park and ride system to be implemented in Putrajaya.

8.0 Intelligent and eco-media characteristics

Putrajaya is envisaged to be an information hub, integral to the multi-media super corridor between Kuala Lumpur and the KL International Airport. Among the infrastructure and utilities to be introduced are:

- an integrated advanced telecommunication backbone;
- information technology for administrative, surveillance and security functions, building management and maintenance such as Electronic Data Interchange, Management Information System, Geographic Information System and other appropriate systems technology;
- automation systems for the operation, management and maintenance of infrastructure, utilities and the urban landscape including transportation and signalling systems.

These will provide the basis for a wider utilisation of electronic and information technology by the government, business and homes. Plans are at hand to incorporate the latest in multimedia technology in education, medicine, banking, business and entertainment.

The city's urban form and layout shall encourage good cross-ventilation for cooling buildings naturally, achievable by staggering buildings along hill slopes with generous open spaces in between the buildings. The use of courtyards will promote internal ventilation and natural lighting, allowing internal landscaping as a visual relief.

9.0 Putrajaya – a living landscape

Putrajaya is a city in A Garden with numerous parks and gardens. The lake with its captivating waterfront offers panoramic views and vistas. The 'playground' of Putrajaya will be a combination of inviting open spaces, suitable for relaxation and outdoor activities.

Putrajaya's parks and gardens will include a 200 hectare Botanical Garden that showcases the myriad of local plant species, the formal Putra Perdana Park-graced by a historic stainless steel landmark structure erected for the official launching ceremony and the birth of the new city on the 29th August 1995, and the Taman Rimba Alam that will be Putrajaya very own natural forest park. In all, there will be 13 public parks and gardens in Putrajaya that contribute to its Garden City character.

The ethos of the public realm and open space within Putrajaya is that of a "Woven Landscape'. Heritage, Culture and the Environment are carefully knitted together in designs that pay tribute to the trinity of relationships that underpin the Masterplan.

At an allergorical level the landscape framework has been compared to a meeting in traditional Village House. Here the floor is covered with a woven Pandanus leaf, or 'Mengkuang' mat on which the people would sit to pursue their discourse. In the same way, the landscape in Putrajaya forms the stage on which the 'event' of the City would take place. Green threads have been carefully woven into the fabric of the City resembling the gold thread of the Songket, a traditional and customary Malay fabric.
Existing landform profiles have been retained and Individual parks, water bodies and open spaces are overlaid and woven together, with strong paving themes and planting characters helping to shape and mould the form of the city.

The broad mix of housing planned for the city means Putrajaya offers homes suitable for everyone. On top of this, homes and supporting facilities in Putrajaya will advocate the use of multimedia technology integration of its society and the infiltration of open spaces for recreation.

Reinforcing such varied living experiences in Putrajaya are urban features such as landmarks, squares, plazas and bridges that form part of the city environment, providing a much wider range of spatial experiences that further enhance the aesthetic and spatial quality of the city. Suitably selected indigenous trees and floral compositions will be incorporated to reflect the Malaysian tropical landscape while street furniture will be custom designed for flexibility and compatibility to suit various public and communal uses.

Within the mixed development precinct, commercial, residential, government offices and cultural centres will be integrated to allow a rich and lively mix of activities. The civic and cultural precinct is where the library, museums and various galleries will be located. Its focus would be the Dataran Putrajaya or Putrajaya square where The Putrajaya Corporation's office complex and the Palace of Justice or The Court House are located. The city's main commercial centre is at the commercial precinct with the Dataran Khazanah or Financial Square as it's focal point.

Comprehensive sports and recreational amenities including stadiums, an aquatic centre, theme parks, an artificial beach, hotels, and a convention and exhibition centre will be developed. Within the residential neighbourhoods, community amenities such as schools, convenience shops, multi-purpose halls, suraus and local parks will be allocated within walking distance while a central hospital, fire station and a police station will be set up adjacent to the central transportation terminal.

The city is being developed to be user friendly with regard to circulation and movement. Provision will be made for separate footpaths and bicycles lanes to encourage the public to walk and use bicycles and wherever possible the footpaths will be covered or sheltered.

A wide range of interesting waterfront and hillside housing and commercial development is encouraged to gain fully from the area's scenic and real estate potential. Corporate offices, entertainment areas, hotels and other tourist facilities will be strategically located along the lakeshore waterfront.

To say the least, all these varied experiences planned for Putrajaya constitute some of the basic fundamentals for the creation of a strong foundation of a happy, healthy and cerebral society.

7.0 Transportation

In the planning of Putrajaya special attention has been given to the transportation system in order to create an efficient intra-city and inter-city network.

A new dedicated highway will provide a direct and exclusive link between Putrajaya, Kuala Lumpur and the new airport, together with an express rail link offering a 15-minute trip from either direction. There will be transportation terminals at strategic locations, including a main terminal

complex incorporating the express rail link station. The design of these terminals is based on the " park and ride " concept, to decrease the necessity for private vehicles within the core area.

Priority will be given to public transport. Light Rail Transit (LRT) will serve the core area with stops at suitable intervals and within convenient walking distances. The LRT system will also act as a mass commuter system, linking major nodes within the core area. Areas not covered by

The master plan delineates the city into twenty precincts. Putrajaya's Core Area consists of five distinct precincts with the Government Precinct in the North followed by Mixed Development Precinct, Civic and Cultural Precinct, Commercial Precinct and the Sports and Recreational Precinct in the South. Three of the precincts in the core area are situated on an island surrounded by a 600 hectare man made lake. The five precincts are linked by a boulevard four and a half kilometres long and a hundred metre wide, radiating south from the Dataran Putra or Putra Square in front of the Prime Minister's Office Building.

The precincts in the peripheries are made up of neighbourhood units comprising the residential sections of the city.

5.0 Urban design guidelines

The master plan is supplemented by Urban Design Guidelines (UDG's), which outlines the general character and ambience of the sites and facilities to be developed. It's include details on landuse, site planning, massing, urban design, circulation, access, views, vistas and townscape. The UDG's will be used to ensure that various parts and components of the city will blend in harmony with the natural topography and usage is able to support the planned infrastructure and facilities. The UDG's provide numerous examples and illustration of the preferred urban form and townscape while leaving it to the planners, architects and engineers to express their innovation and the creativity in the detail design.

The main urban design goals are as follows:-

a. To ensure that development adheres to the "city within a garden concept" projecting an attractive and identifiable Malaysian urban and natural identity.
b. To ensure that the Physical development would provide quality living and working Environment.
c. To ensure the safety, security and vitality of the present and future inhabitants within a sustainable environment.
d. To encourage urban and architectural designs that are more sustainable, responsive and adaptable to the local micro –climate, geography and socio-cultural norms.
e. To ensure economic sustainability, protect capital investment and promote confidence for future development of Putrajaya.
f. To ensure effective and efficient environmental performance with the framework of an intelligent city setting.
g. To ensure that the massing and urban form of development contributes to an appropriate sense of place and assists orientation.

6.0 Quality living in Putrajaya

Putrajaya is more than a Garden City, what is being planned and developed is not just a city in its physical sense. We are building a community a new progressive Malaysian community and as such the quality of life in Putrajaya is an important planning and development consideration. For this, meeting the needs of its inhabitants has been given top priority in the design of the city.

Living in Putrajaya, therefore, is not simply having a nice home to go back to; it is the experiencing of a varied quality of life that nurtures oneself physically, mentally and spiritually. The plan and design of Putrajaya's residential areas for instance encourages a sense of identity through the use of neighbourhood focal points landscape and public realm treatment and appropriate architectural design elements.

land shortages, traffic congestion resulting in increase travel time, pollution threat and other problems and weaknesses commonly associated with a fast expanding city like Kuala Lumpur. Indeed, it is a decision motivated by government's desire to improve the urban environment and quality of life in Kuala Lumpur and ensure continued growth in the Klang Valley.

The majority of Federal Government Ministries and Departments now located in Kuala Lumpur will be moved to the new Administrative Centre. The new Administrative Centre will house the Federal Government machinery in a more integrated efficient and dynamic manner. The Government directive and vision for development of Putrajaya was very clear and precise.

The vision of the Government was to create a Federal Administrative Centre that potrays the image of a Garden City, in harmony with the environment, modern, futuristic, intelligent, unique and would serve as a world class model for future urban development undertaking.

2.0 Planning concept and philosophy

The Planning Concept of Putrajaya, is based on the 'Garden City Concept'. The Concept is derived from the need to create a city that seeks to achieve a balance and sustainable development, economically, socially, spiritually as well as environmentally. The basic principle underlying the philosophy embodies the concept of fundamental trinity of relationship between Man and his Creator, Man and his Fellow Man, and, Man and Environment.

It emphasizes the importance of sustaining a harmonious Malaysian eco-culture, a city that not only merges with its tropical landscape but one which is lively, caring and promotes a high degree of comfort and quality of life for its present and future inhabitants.

An intelligent city in its fullest sense, its early conception incorporates high-technology features that is able to adapt progressively to changing conditions of time to meet the nation's aspiration for developed status by the year 2020.

3.0 Structure plan

To ensure Putrajaya would stay continuously vibrant and able to be developed as conceived, a structure plan encompassing 14,780 hectares was prepared and approved by the Government to guide development within Putrajaya and its immediate surrounding.
The Structure Plan comprises of 2 main areas:

- the Federal Government Administrative Centre of 4,930 hectares.
- the Peripheral Areas comprising mainly of Malay Reserve lands and other private land holdings and the New IT City of Cyberjaya

Overall, the Structure Plan provides for a population of some 570,000 people, of which 330,000 will live within Putrajaya and the remaining 240,000 distributed in the surrounding areas. Some 76,000 government and 60,000 private sector employees will work in Putrajaya.

Some 35,000 housing units will be allocated for government or institutional housing, making up 52 % of the total 67,000 housing units to be distributed within Putrajaya's 17 residential neighbourhoods. About 32,000 housing units or 48% will be allocated for private sector housing.

4.0 Master plan

Based on the Structure Plan, a master plan specifying the general layout of the city, the landuse, the network of infrastructure and amenities was drawn up taking into consideration the topography, climate and scenic character of the area.

The Planning and Development of Putrajaya, the Federal Government Administrative Centre of Malaysia

Mr. Shahoran bin Johan Ariffin
Deputy Director, City Planning Department, Putrajaya Corporation,
President, Institute of Landscape Architects Malaysia (ILAM) and Chairman of ASEAN Landscape Consultative Committee (ALCC)
E-mail: shahoran@putrajaya.gov.my

Abstract:

Putrajaya, the new Federal Government Administrative Centre of Malaysia in the making, covers an area of almost 5000 hectares. The undulating nature of the land lends itself to the creation of a City in A Garden, with generous open spaces and parks and a 600 hectare man made lake as its principal landscape feature. Such 'Garden City Concept' seeks to achieve a balance and sustainable development economically socially, spiritually, as well as environmentally. The basic principle underlying the philosophy embodies the concept of fundamental trinity of relationship between Man and his Divine Creator (HablumminAllah), man and his Fellow Man (Hablumminannas) and Man and Environment (Hablumminalmakhluk).

The master plan for the development of Putrajaya incorporates the best in city planning and landscape architecture. The planning of Putrajaya emphasizes the preservation of its eco-culture while promoting an active, lively and caring society. Putrajaya's harmonious and refreshing environment is designed to ease the pressure and stress of modern living. Putrajaya is a planned city with comprehensive policies and guidelines for, land use distribution, transportation system, utilities and infrastructure, housing, public amenities, information technology, parks and gardens. Planned as an intelligent city, Putrajaya will be equipped with Multimedia technologies that will be in place to facilitate communication and interaction between Government offices, between the Government and the business community, and between the Government and the people. The application of these technologies will enhance the quality of life and the pursuit of excellence in the working environment.

This paper therefore attempts to highlight the fundamentals involved in the planning and development of Putrajaya-Malaysia's model city that characterises the spirit of Malaysia and symbolises the nation's aspirations in the 21st Century when it is fully completed.

1.0 Introduction

The creation of a new Federal Government Administrative Centre at Putrajaya marks a new chapter in the development history of modern Malaysia. The idea for the establishment of a Federal Government Administrative Centre away from Kuala Lumpur has been mooted for many
years. Various sites were identified and considered. However, a site at Perang Besar in Sepang District, Selangor was selected on June 1993, and approved by Government as the new Federal Government Administrative Centre. The site of Putrajaya is located about 25 km south of Kuala Lumpur and 20 km north of the new KL International Airport at Sepang.

The decision made was prompted by the need to balance and disperse development to areas outside Klang Valley, and concerns as regard the increasing socio-economic cost as a result of

Spiller Gibbins Swan Pty Ltd (2000). Globalisation, Competitiveness and Metropolitan Strategy. Technical Report 3. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

ABS Manufacturing Industry, Australia (1998-1999), Catalogue 8221.0, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia.

ABS Manufacturing Industry, Victoria (1998-1999), Catalogue 8221.2, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia.

ABS (1999). Australian Social Trends 1999. Population Composition: Languages spoken in Australia. (www.abs.gov.au).

Alastair Kellock and Assoc. (2000). Green Wedges and other Non-urban Areas in Melbourne. Technical Report 2. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Baum, S., Stimson, R., O'Connor, K., Mullins, P., and Davis, R. (1999). Community Opportunity and Vulnerability in Australia's Cities and Towns: Characteristics, Patterns and Implications, Australian Housing and Urban Research Institute, Queensland, 1999

Besley, M. A. (2000) Connecting Australia: Report of the Telecommunications Service Inquiry, Canberra September 2000

Burke, T. and Hayward, D. (2000). Housing Past, Housing Futures. Technical Report 4. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Buxton, M., Lumb, J.M., Pears, A., Wilson, C., Nelson, L., Giese, M. and Wishart, F. (2000). Environmental Issues and their Impact on Metropolitan Strategy. Technical Report 1. A report for the Department of Infrastructure Victoria. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Camp, S. (1990). Cities: Life in the World's 1000 Largest Metropolitan Areas. Population Crisis Committee, Washington, D.C.

Cutler & Company (2001). Melbourne's Communications Network: Infrastructure For A New Century, June 2001.

Department of Infrastructure, DOI (2000a). Challenge Melbourne: Issues in Metropolitan Planning for the 21st Century. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Department of Infrastructure (2000b). Melbourne and Regional Areas. Technical Report 5. Victorian Government Department of Infrastructure, Melbourne, Victoria.

Florida, R. (2000). Competing in the Age of Talent: Quality of Place and the New Economy. A Report prepared for the R.K. Mellon Foundation, Heinz Endowments and Sustainable Pittsburgh. np, Pittsburgh, Pennsylvania, USA.

Grant, R. (1999). "The gateway city: foreign companies and Accra, Ghana", paper delivered to the Third World Studies Association Meeting, San Jose, Costa Rica, 21 November.

Ratio (2000). Metropolitan Melbourne Employment Forecasting Study, August 2000.

Short, J. R., Breitback, C., Buckman, S., and Essex, J. (2000). "From world cities to gateway cities: Extending the boundaries of globalization theory". City, 4(3), pp. 317-340.

actions most appropriate to them. The strategy is identifying areas of particular need so that economic and social development initiatives can be focussed.

The examples above demonstrate the interrelation of policies and actions within the Metropolitan Strategy and the need to treat elements of the strategy and particular technologies, such as ICT, within a framework of economic, social and environmental objectives.

Implementation

Implementation processes and accountabilities must be clear. In the case of the Metropolitan Strategy the breadth of the project means that implementation will involve many branches of State government, local government, business and the community. One of the keys to success will be the level of buy-in from these groups and their ability to work cooperatively to achieve a shared vision. A focus of the strategy development has been the involvement of these groups in shaping the project as it evolved rather than the Department selling the product once it was completed.

A broad view of the instruments available for implementing the strategy's objectives is needed. These instruments include policy, financial investment, fiscal measures such as pricing, advocacy by State government, legislation and regulation, projects and programs, and leadership. Just as no one area of government can tackle all urban development issues so no one instrument will be capable of achieving the full range of outcomes expected of the strategy.

Conclusion

Digital infrastructure is a fundamental prerequisite for effective participation within the new global economic framework. Over the coming decades, information and communications technology will continue to exert a profound influence over the commercial, environmental and social patterns of urban life. However, ICT in itself is not sufficient for a vibrant economy and society and metropolitan planning must become wider in its thinking rather than narrower.

In the past, the provision of high quality infrastructure was sufficient to drive a mass production economy. Today, a competitive advantage will be won by urban regions that can stimulate, attract and retain talent coupled with basic infrastructure and services. While economic opportunity is important, providing a high quality environment, diversity in culture and experience, and accessibility to amenities and features will be also be key attractors for knowledge workers and leading-edge technological industries.

This new outlook on globally competitive cities and the driving forces of success means that the emerging Metropolitan Strategy for Melbourne must address a range issues, many of which have not been given prominence in the past. The Strategy will provide, within the context of social, economic and environmental sustainability, a bold vision for the Melbourne city-region that will actively position itself within the global economy throughout the 21st century and beyond.

References

ABS Labour Force, Selected Summary Tables, Australia, Quarterly, Catalogue 6291.0.40.001, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia.

ABS Use of Internet by Householders, Australia. Catalogue 8147.0, Australian Bureau of Statistics, Canberra, Australia, May 2000.

and ICT based clusters - which could use ICT to overcome separation - tend to co-locate in parts of the city which have high quality infrastructure and urban amenity.

Several clusters are establishing in the inner city where broadband capacity is high, alternative housing options are offered, a wide diversity of social venues are available and related uses are able to locate close together. From an urban planning perspective this means that adequate high quality infrastructure and planning support needs to be provided to support cluster development. This will include broadband capacity, public and private transport networks, high quality urban design and planning regulations that maintain urban amenity while facilitating innovative development.

The Strategy has identified areas with the potential for new economic clusters to develop. These areas will be the focus for investment programs which could include infrastructure provision, urban design, development facilitation and service provision. One example is near Monash University. Here a free-standing university campus in Melbourne's suburbs which is disconnected from its surrounding area and the metropolitan transport system has the potential to build into a significant regional centre based around research. The State is investing in a synchrotron as a national focus for research activity and a new fixed rail public transport link to the site. Potential for significant housing and business developments have been identified and the next step is to facilitate the integrated development of the various elements.

Integrated delivery of services and improving social equity

Cities are about people and the Metropolitan Strategy is ultimately about improving community and individual well-being. Strong economies, good city 'structures', transport and land use planning are means to an end. That end is about making people happier, healthier and more prosperous, in the widest sense.

Just one example of the level of inequality is access to the internet, a medium which is increasingly becoming an important and low cost way of doing business and accessing services. Within Melbourne 34 percent of residents have access to the internet but only 18 percent of lower income groups do compared with 51% on higher incomes (ABS Cat 8147.0). This disparity is even higher for access to broadband capacity.

This lack of access to services and information can be addressed from different fronts. The Metropolitan Strategy will facilitate the co-location of services, residents and businesses in activity centres, which are connected by improved public transport services across the city. This will provide people with improved physical access to services. Alternatively programs are in place to improve access to dispersed ICT networks through financial assistance programs, training, and provision of public facilities in local community centres.

Ways of sharing the success of a growing economy

Increasing prosperity for one part of the city does not necessarily address the problem of areas with special needs. Parts of Melbourne have undergone major economic restructuring that have resulted in unemployment and social difficulties. Often in these areas the cause of the problem is multiple – as well as underlying factors, low employment levels, lack of public and private services, low quality urban environments and perceptions of poor safety all compound the problem. One of the elements of this multiple disadvantage is the lack of ICT services, both for businesses and residents.

Revitalisation of these areas needs to be tackled on multiple fronts and a place management based approach is being proposed. In this approach the resources of multiple arms of government, local government and the private sector are coordinated so that the broad causes of concern are tackled together. Communities themselves also take a lead in determining the

A complementary component of the Metropolitan Strategy is therefore the development of regional development strategies for the major regional centres. The purpose of these strategies is to maximise the regional benefit of the investments and build regional economic activity. Similarly managing the growth of small towns and rural residential development will be necessary to protect the non-urban uses.

Strengthening Melbourne's Role as a Gateway City

Building on the potential synergies between telecommunications, transportation and travel (TTT) will play a major part in maximising Melbourne's role as a gateway city. Improving access to services and facilities, regardless of the means, is fundamental in providing dynamic and vibrant centres with a high quality lifestyle and efficient business practices. There are also possibilities to use substitution between the three access modes to achieve the best outcomes, eg. telebanking, teleworking.

Combining improvements to broadband capacity to regional areas in conjunction with fast rail links is just one example of how the planning of these three elements can be brought together. The integration of transport, logistics and information technology is another means of bringing the access elements together.

The freight industry is increasingly managing a total logistics chain. Production, inventory management, transport and product management are integrated to ensure efficient stock management and delivery of goods. B2B and B2C e-commerce provide a more immediate and less geographically bound link between elements of the chain. At the end of the day the efficient movement of physical products will be an important part of the State's economy. High quality ICT services go hand in hand with improved infrastructure efficiency for physical logistics chains.

Although ICT can break the need for business to be located in particular geographic areas, evidence is emerging of the continuing power of personal interaction and the importance of "place" in how business works. This highlights the importance of ensuring fast and efficient regional and international travel networks, for instance access to Melbourne's airport is being improved through a dedicated rail or transit link.

Integrated actions being considered or in development to improve logistics chain efficiency and to protect Melbourne's gateways, include:

- intermodal developments in regional areas in Melbourne, which range from road/rail transfer points through to 'inland ports' that provide quarantine and customs services;
- protecting transport corridors and land around future possible port development;
- protecting Melbourne Airport's 24-hour curfew-free operations to allow for better scheduling and improved overseas connections by limiting development in its surrounding region;
- protecting the land adjacent to the Port of Melbourne from encroachment from non-port related uses, such as residential development, which may compromise its position in the future; and
- increasing telecommunications capacity across the State and internationally, combined with skills development and industry facilitation.

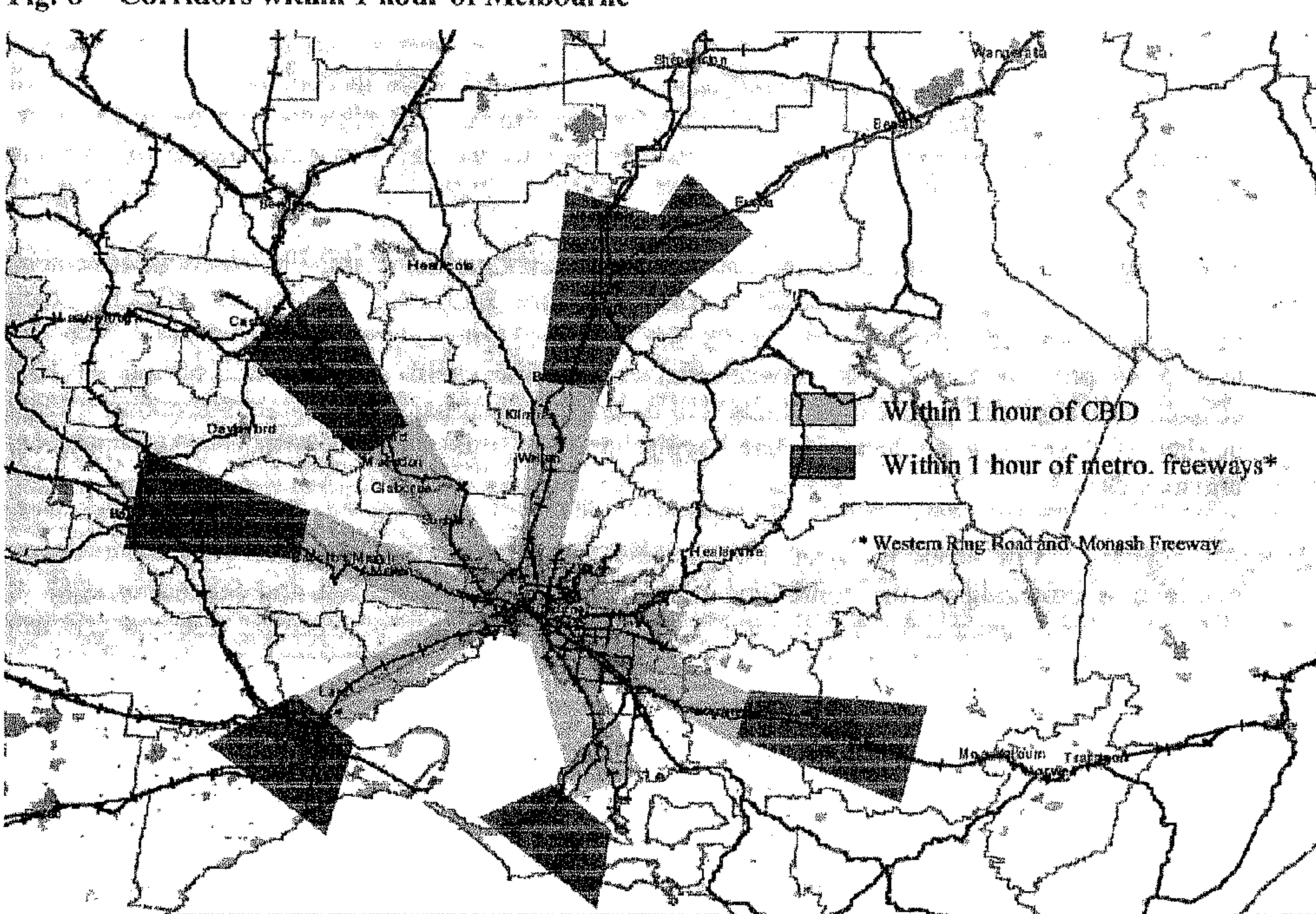
Clustering of new industries

Innovation is assisted by sharing of information between researchers and even competing firms. Industries find synergies by clustering, both physically as in manufacturing industries, or virtually through the use of IT networks. Evidence to date in Melbourne is that even research

Melbourne and the central region of the State is evolving as an integrated network of towns linked with high quality infrastructure (Department of Infrastructure 2000b). Within 1 to 1 ½ hours of Melbourne it is possible to access five of the State's major regional centres (see Fig. 8). Between these centres are non-urban areas which contain many small towns and significant agricultural and environmental resources. This well connected region provides residents and businesses options about where to live and/or do business in a wide range of urban and rural environments, all of which are connected to each other and the world.

Underpinning this ability to locate over an area is the State's investment in freeways and high speed rail to all the major centres, and its support for improved broadband ICT access. The State has the primary responsibility for the road and rail infrastructure and is investing in both freeway upgrades and new high speed rail.

Fig. 8 – Corridors within 1 hour of Melbourne



ICT services on the other hand are generally provided by the private sector and the State government's capacity is primarily in influencing the market. In many areas the cost of access to broadband services is a more prohibitive barrier to use than line capacity. What the State Government has been able to do is to offer opportunities for the private sector to build broadband capacity along rail corridors as part of the communications infrastructure upgrades for its high speed rail investment. This will provide both additional capacity and greater cost competition for regional telecommunications.

The counter side from the investment in transport and ICT communications is that the region could increasingly become a commuter belt for Melbourne, with the high quality transport making living in the region and travelling to Melbourne a viable option. This could lead to economic activity draining out of regional areas. Growth in small towns and rural residential developments could also occur in ways which compromise highly valued non-urban uses such as agriculture and tourism.

wealth creation and economic growth. However, the foundations of a knowledge-based economy are built on an infrastructure driven production-based economy, which is underpinned by stable political and financial systems (see Fig. 5). In some respects, the differentiation between the "old" and "new" economy is blurring and perhaps, is no longer relevant. Traditional manufacturing industries are embracing technology in order to stay competitive in today's market. The use of technology and the recognition of the need for a strong knowledge base is becoming ubiquitous across business.

Fig. 6 - Metropolitan Strategy Outcomes

Metropolitan Strategy: Requirements for Sustainable Outcomes

Social
- Meeting diverse community needs
- Building strong communities and supporting diversity
- Revitalising areas of social disadvantage and improving equity of access
- Improving personal safety
- Enabling a healthy lifestyle

Economic
- Managing strategic infrastructure
- Providing responsive investment attraction and support
- Building on existing economic, social and environmental strengths
- Distributing employment opportunities

Environmental
- Reduced resource consumption
- Bio-diversity restoration
- Sustainable use of water and improving the quality of bays and catchments

The outcomes established for the strategy will be achieved through a consistent and integrated set of policies and actions. They encompass factors such as the relationship of Melbourne with the economic and environmental region within which it sits, the macro shape and structure of the city, the drivers of economic, social and environmental development and the detail of planning local places and decision making (see Fig. 7).

Fig. 7 - Metropolitan Strategy Draft Strategy Elements

Metropolitan Strategy: Draft Strategy Elements

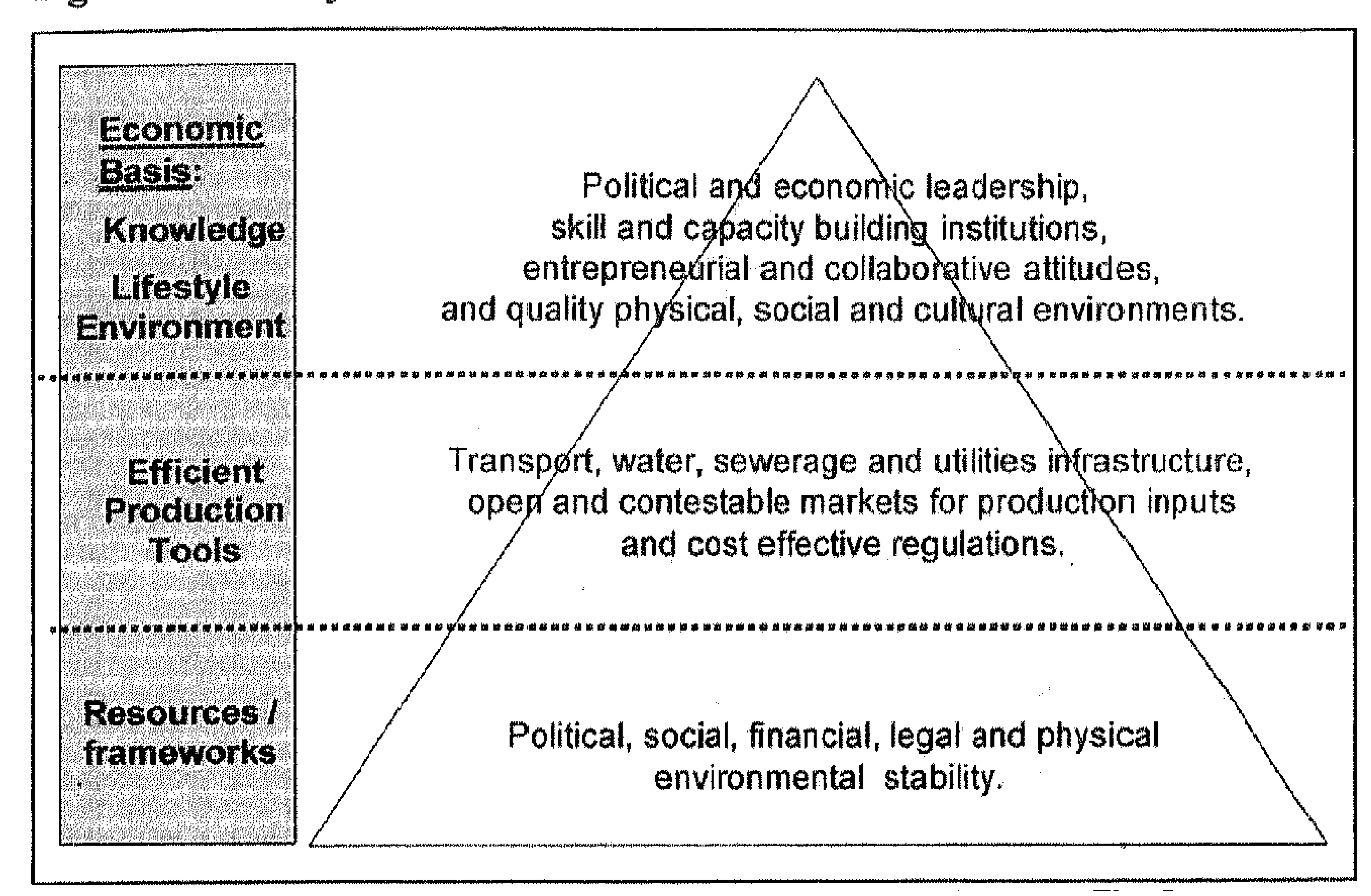
The integrated development of Melbourne and its surrounding region
Managing the basic building blocks of the city
- managing outward growth
- improving the transport and communications system
- developing major centres of activity
- increasing housing choice
- developing more livable neighbourhoods
- developing metropolitan infrastructure, such as open space

Integrating actions to achieve
- social outcomes
- economic outcomes
- environmental outcomes

A few examples help to illustrate how the future role of ICT is woven into the Strategy and how it is not possible to separate out the technology from the full range of outcomes you are seeking.

The integrated development of a city-region

Fig. 5 - Hierarchy of Economic Foundations



Source: Spiller Gibbins Swan (2000)

In the global economy, the competitive advantage will be created by urban regions that can stimulate, attract and retain talent. Florida (2000) suggests that economic opportunity (in relation to the availability of job and career opportunities) is a necessary but insufficient condition for our cities to attract knowledge workers and leading-edge high technology firms and industry. His research shows that providing a "Quality-of-Place" is essential. The amenity, lifestyle, environmental quality and natural assets contained in a place are the complementary attractors. Providing a high quality environment, diversity of experience and accessibility to these amenities and features will be crucial for cities positioning themselves within the global economy.

The Metropolitan Strategy for Melbourne

This new way of looking at the city and the driving forces of success means that the emerging Melbourne Metropolitan Strategy must address many issues which have not been given prominence in the past, particularly when considering economic development objectives. The Strategy is based on a vision for the future of the city and region which embraces the achievement of sustainable economic, social and environmental outcomes, enhances the quality of life and in which benefits are shared across all communities. The Metropolitan Strategy has set explicit sustainability outcomes which the city must move towards if it is to be inclusive and sustainable over the coming decades (see Fig. 6). All are necessary for a dynamic and competitive city.

The role of ICT in a Competitive City

While ICT is important, it is only one of the building blocks required to develop a globally competitive city. Ensuring economic and social capital growth within our cities will not solely depend on the provision of high quality infrastructure. Other economic, social and environmental elements are all vital building blocks of a competitive region.

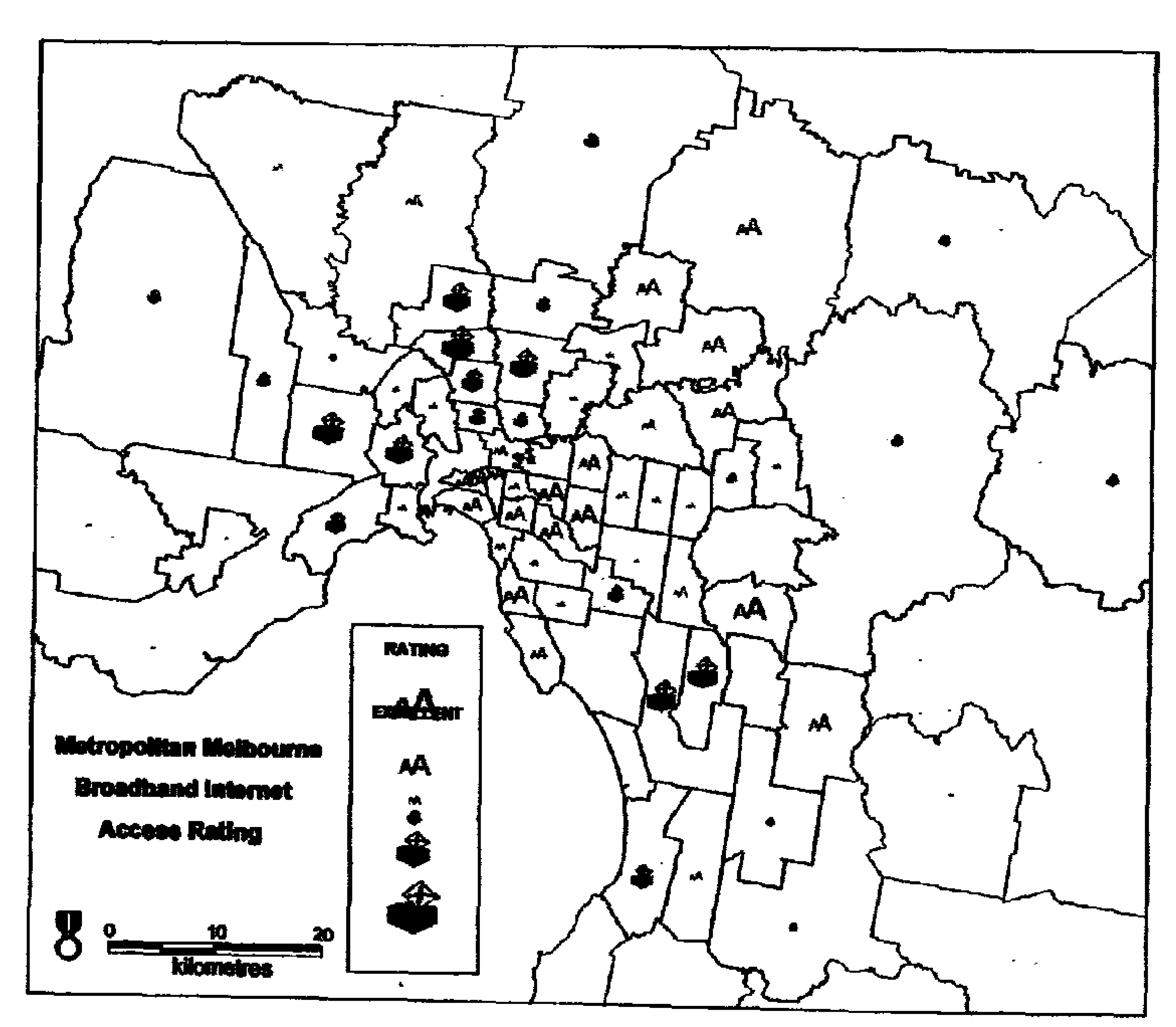
In moving towards the "new" global economy, knowledge and lifestyle is becoming as or more important than natural resources, labour and low cost production in importance as a source for

However, within Melbourne itself, the overall nature and distribution of economic and business activity will influence potential demand (and subsequently, the commercial focus of market operators) for communications services. For businesses the take up of broadband services will vary with the service level offered, cost and relevance of the technology to the business. In areas of the city with high quality access strong clusters of ICT services have developed, for example, in the development of multi media.

The ability of individuals to take advantage of advanced communications services varies widely within the Melbourne metropolitan area. In addition to the provision of affordable access to communications infrastructure, other variables such as educational and household income levels are important indicators of the diffusion of technology applications. Access to information and communications resources such as Internet connections by household are already very large and increasing very rapidly. In 1998, 15% of Victorian household has internet access and by 2000, the number of household increased to 34% (ABS Cat 8147.0)

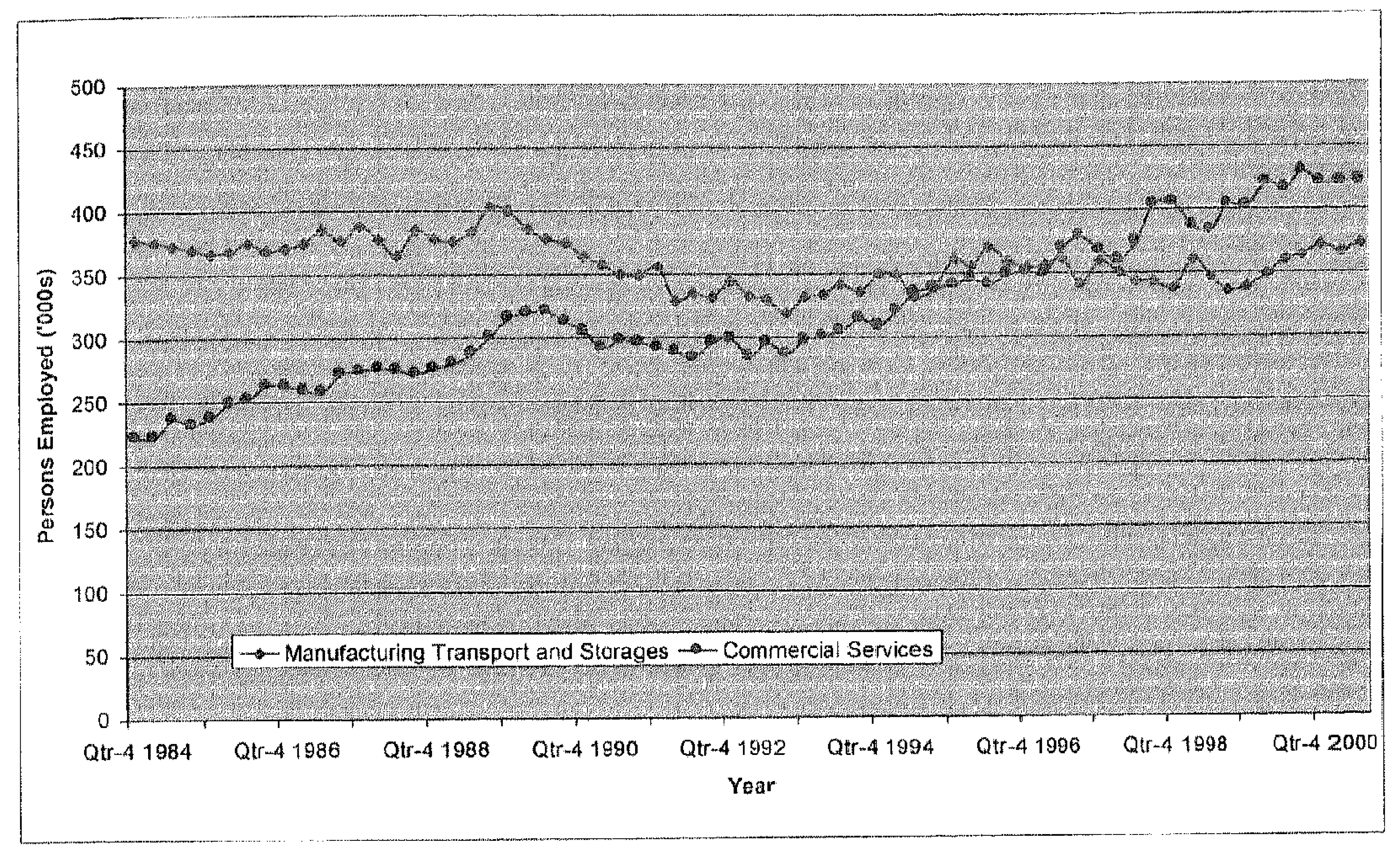
A recent and comprehensive examination of the Digital Divide by the Australian Housing and Urban Research Institute (Baum et. al 1999) of structural adjustment throughout Australia shows widely varying patterns of vulnerability and opportunity within Melbourne's metropolitan area. The diagram below (Fig. 4) provides a map of the emerging digital divide within the Melbourne metropolitan region.

Fig. 4 – Assessing areas of opportunity and vulnerability in relation to the emerging digital divide



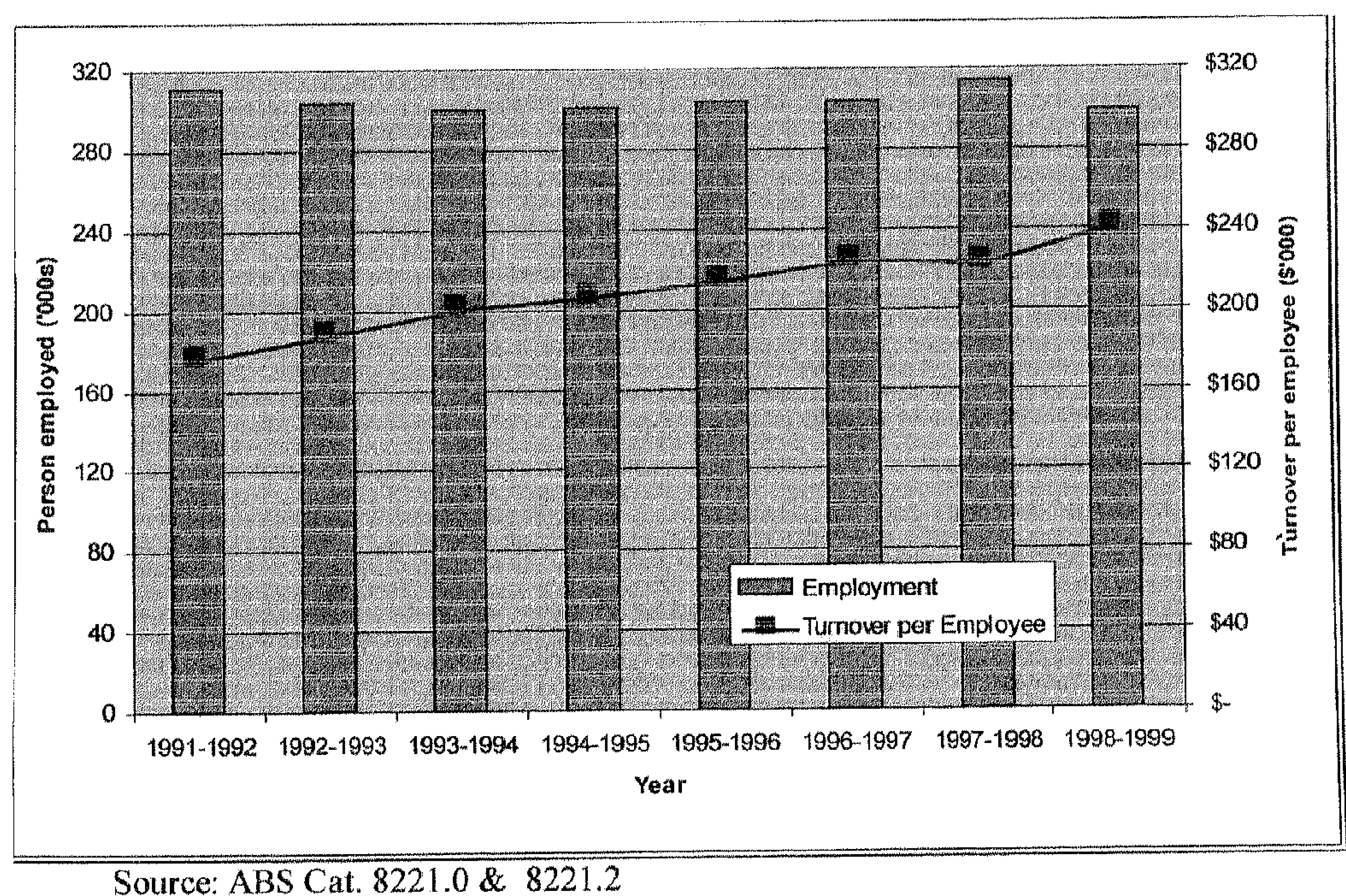
Source: AHURI (1999)

Fig. 2– Total Manufacturing Transport and Storages, and Commercial Services Jobs in Melbourne between 1984 and 2001



Source: ABS Catalogue 6291.0.40.001 – SuperTable Q1 (May 2001)

Fig. 3 – Number of persons employed in manufacturing and turnover per employees in Victoria between 1991-1999



Source: ABS Cat. 8221.0 & 8221.2

In 1981 commercial services employment constituted approximately 16% of jobs in metropolitan Melbourne and by 1996 it had risen to about 22% (see Fig. 2). In the period 1996-2001, commercial services continued to grow and in 2001, this sector accounts for about 24% of total employment in metropolitan Melbourne.

The ongoing growth in commercial services is likely to be spurred on by business-to-business (B2B) e-commerce and business-to-consumer (B2C) e-commerce, which is providing new bases of employment growth. The trend projection for commercial services indicates that the proportion of metropolitan jobs in commercial services is likely to slightly increase to about 27% by the year 2021.

The significant structure shift from a low value manufacturing to a high value adding (high tech) manufacturing and to a services-based economy has characterised the predominant sectoral changes in employment in metropolitan Melbourne over the last three decades. This shift has been consistent with broader national economic policy that has opened up previously heavily protected parts of the Australian economy to competition through deregulation and tariff reductions. The globalisation of services in the metropolitan economy and the impact of e-commerce will provide new generators to continue the absolute growth in commercial services as the largest single source of employment in metropolitan Melbourne.

Both old and new industries are embracing new technologies. Melbourne needs to ensure that there is sufficient reliable ICT infrastructure in place to service the demand of all industries.

In the preparation of the metropolitan Strategy the pivotal role of communications networks is recognised. Opportunities and options available for a long term telecommunications infrastructure plan and potential implications for metropolitan and regional development from emerging telecommunications trends have been explored.

As a telecommunications hub, Melbourne is one of the best served centres across the Asia Pacific region. As a consequence, there is a high level of market participation with many of the major world players establishing a stake in the local market, in one form or another (Cutler and Company 2001).

Multiple high capacity optical fibre rings currently serve Melbourne's central city and the services offered are generally tailored to the requirements of larger corporate clients. Within the suburbs of Melbourne where demand is currently not high or concentrated the network is much sparser. Beyond the metropolitan boundaries, and in comparison with other Australian States, there is a relatively comprehensive coverage of installed capacity throughout Victoria, with strong competition emerging on trunk routes between major population centres. In addition to the 3,300 kilometres of currently installed fibre optic network, there are an additional 2,400 kilometres of proposed fibre optic network capacity scheduled for rollout across Victoria (Besley 2000). In terms of land area, due to its compact nature, Victoria has the highest proportion of optical fibre deployed per square kilometre of any State in Australia.

As it currently stands, Australia has failed to fast track the take-up of broadband services. The two competing high speed networks have only managed to attract 60,000 customers, despite passing 4.7 million homes. These are not nation-wide service offerings and competition is essentially limited to Sydney, Melbourne and Brisbane (Cutler and Company 2001). Both services are being held back by a range of factors including:

- the high cost of services;
- multi-dwelling buildings are often not served, despite the potential market given the demographics of urban apartment residents as operators appear to have focussed on the large corporate users in their service and pricing strategies; and
- a lack of competitive pressure in the supply of broadband capacity in all but the highest demand areas.

- A spreading metropolitan urban area with uneven regional development (Alastair Kellock and Assoc. 2000); and
- Curbing an expanding environmental footprint caused by activities resulting from the city's operation (Buxton et al. 2000).

ICT Connecting Global and Gateway Cities

Major cities of the world have always been connected with other cities and regions. The only thing that has changed with the onset of globalisation is that today more cities can be connected to each other through a multitude of pathways. Developments in ICT are helping to break down barriers to trade, open up opportunities, and increase the pace of communication and interaction.

Likewise, opportunities for participating in the global economy are not confined to the top echelon of 'world cities', such as London and New York. It is often assumed that the commanding functions of the global economy are restricted to just a few world cities. While a select number of global cities may dominate international economic, social and technological development, this does not automatically relegate the remaining world cities to marginality or exclusion.

A second of tier of world cities have been identified as "gateway cities" (Grant 1999; Short et al. 2000). These cities act as an entry and exit point for the transmission of political, economic and cultural globalisation between countries and regions. They have the potential to develop into dynamic and vibrant centres which have individually distinctive characteristics. Within Australia, Sydney is the major gateway city due to its high international profile, its more extensive communications links with the world and its growing role as the home of many major companies. Melbourne is Australia's second most important gateway and it has particular areas where it is the national leader, for example as the major container port, and as the sporting/ cultural capital of the country. The Metropolitan Strategy is designed to support these strengths and to facilitate new opportunities for development.

ICT within the Melbourne Context

New patterns of job creation and job loss occur as restructuring such as the growth in ICT replaces old occupations. Over the period 1981 – 1996, there has been a radical transformation in the sectoral structure of jobs in metropolitan Melbourne. The most significant consistent trend for the entire period has been the loss of industrial employment and the rapid rise in commercial services (ie. communication, finance, property, business and personal services). The number of manufacturing, transport and storage jobs fell from approximately 390,000 in 1981 to approximately 306,000 in 1996. Over the same period, commercial services increased from approximately 194,000 in 1981 to about 315,000 by 1996 (Ratio 2000).

Employment in manufacturing, transport and storage has fallen dramatically, from about 32% of total employment in metropolitan Melbourne in 1981 to about 22% of total employment by 1996. In the period 1996-2001, the industry trend indicates only a relative minor absolute increase in metropolitan jobs (see Fig. 2). The projection is for a further decline to about 19% of metropolitan jobs by the year 2021.

The significant absolute decline in manufacturing, transport and storage jobs in metropolitan Melbourne reflects the wider nationwide loss of manufacturing employment. The period corresponds to a significant relocation of certain types of manufacturing to South East Asia and the Pacific region (particularly clothing, textiles and footwear manufacturing). The manufacturing industry in Melbourne is shifting towards the high tech industries where the value adding is higher. This is illustrated in Fig. 3 where the number of persons employed between 1991-1999 is relatively constant but the turnover per person is increasing.

environment fosters diversity, openness to new ideas as well as understanding and respect for other cultures. Consequently, the city has access to social, financial and business networks across the world.

Victoria is also a leader in research and development due to its skilled workforce, the high business expenditure in this area and the strong presence of universities, not for profit research organisations and government institutions.

Melbourne has a high quality lifestyle and environment. Voted the world's 'most livable city' (Camp 1990) over a decade ago, Melbourne continues to enjoy clean air, good quality water, quality historic and modern architecture, diverse entertainment opportunities, is a national centre for shopping and has beautiful parks and gardens. It has quick access to natural and historic areas of high tourism value within the surrounding region. Consequently, the city is experiencing high growth in leisure and tourism industries.

Victoria is part of the world market for goods, capital, skills and ideas. It is crucial that Melbourne's interface with the world is constantly reassessed, managed and directed. Otherwise there is danger of the State being left behind, responding to change, rather than steering a path and reaping its benefits. The Metropolitan Strategy is one part of the process of Government and the community setting its own direction. The Strategy will provide a bold vision for the Melbourne city-region built on broad support from community, government and business. It will present clear directions for achieving this vision.

During consultation the Victorian community and business called for a Strategy with a true vision for Melbourne, not just a forecast based on current trends continuing into the future. Enhancing quality of life for all Victorians and sharing the benefits across all communities were strong messages through this consultation.

The Strategy will adopt an integrated approach to address triple bottom line outcomes – social well-being, economic vitality and environmental integrity. However, working towards a sustainable future cannot be seen as a set destination involving a series of quick fixes. Instead it is a journey that embraces physical and community change, while recognising and protecting the valuable elements from today, such as the distinctive built form, community networks, and environment. Two prerequisites for a sustainable strategy are: firstly, a robust strategy which can cope with changing demands while maintaining broadly consistent objectives, and secondly, maintenance of consistency of actions over time. The latter requires broad political, community and business support of the strategy outcomes. Not all the steps needed to achieved the strategy will be clear at the start of the journey and consistency of purpose over time will be required to achieve implementation in the face of changing circumstances.

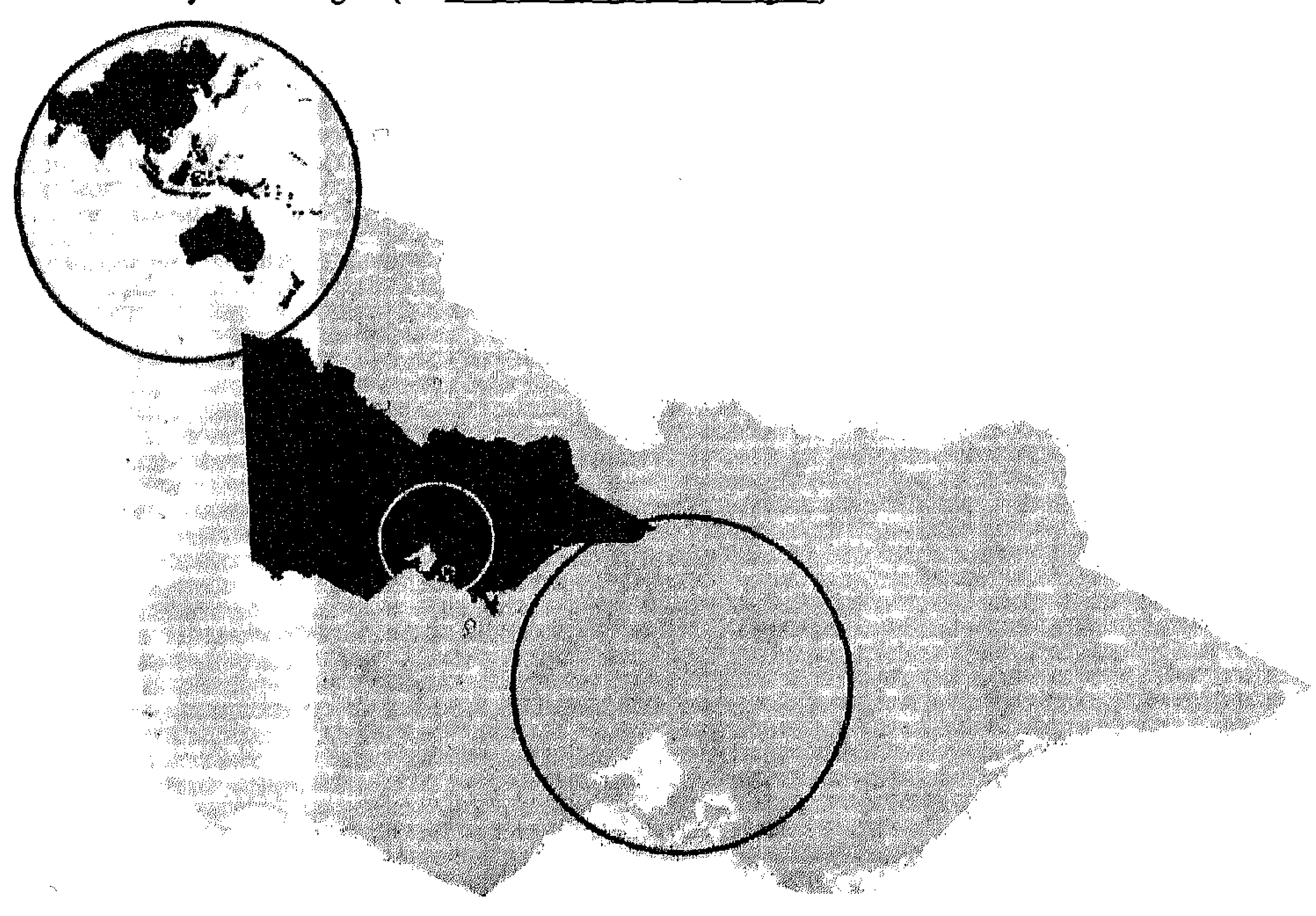
Some of the key challenges that face Melbourne over the next twenty to thirty years, include (Department of infrastructure 2000a):

- Housing between 400,000 to 600,000 additional households;
- Meeting a growing market for diversity in household types and housing forms which is resulting from changing demographics and lifestyle expectations. These changes include a significant ageing of the population and a change to smaller households and new forms of household structures. (Burke and Hayward 2000);
- A widening social divide and the importance of distributing jobs where they are needed to curb disparity of access to employment and services;
- An uneven distribution of public transport services, where some areas have limited or no access to public transport;
- Catering for an increasing freight task, with volumes expected to grow faster than the economy;

developed in the context of social, economic and environmental sustainability and policies are being assessed against their ability to achieve all three outcomes. The strategy will span the five themes outlined in the conference program.

Introduction

Melbourne, with a population of 3.3 million, is the second largest city in Australia and is the capital of the State of Victoria (see Fig. 1). The city and its surrounding region has a population of approximately 4.2 million and this is forecast to grow in the order of 1 percent per annum over the coming 20 years. As part of ensuring there will be sustainable growth over the coming decades, the State is developing a new metropolitan land use and transport strategy for the city and the region (see www.doi.vic.gov.au/metroplan).



The Melbourne city-region plays an important national role and acts as a gateway for South East Australia. One of Melbourne's key strengths is as a major transport hub and this is combined with its leadership in the management of transport infrastructure. Victoria leads the nation in seaport infrastructure with the busiest container terminal in Australia. Melbourne's Airport is the second largest and busiest in Australia. Its competitive advantage over other Australian capital city airports relates to its curfew-free status and excellent transport links to Melbourne's Central Business District, the metropolitan region and regional Victoria.

Melbourne's high quality infrastructure supports its key role as a manufacturing centre. The city is building on its strong existing base to support growth in higher technology processing. The fastest growing products and services in world trade include cars, food, cultural, environment, medical, sports, software, advanced Manufacturing Technologies (AMTs) and biotechnology.

Melbourne is also a multicultural city, home to people from over 140 nations. About 25% of Melburnians speak a language other than English at home (ABS 1999). This multi-cultural

Melbourne, Australia: A City Positioning itself for the 21st Century

Mr.Geoff Anson; Dr Edward Chung; Ms.Natalia Rosalion
Department of Infrastructure, Victoria, Australia
E-Mail: Geoff.Anson@doi.vic.gov.au

Abstract:

Melbourne is the second largest city in Australia and is the capital of the State of Victoria. As part of the process of preparing itself for sustainable growth in the coming decades the State is developing a new metropolitan land use and transport strategy for the city and its region.

Work over the last 12 months and review of international trends has shown that successful cities of the future will possess not only high quality infrastructure, business processes and governance, but will also offer high quality lifestyle for the footloose and skilled knowledge workers who will form the backbone of new industries. Issues of social equity and environmental protection will also shape the city and the policy framework within which cities will be developed.

Although ICT can in theory, and in many instances does in practice, break the need for businesses to be located in particular geographic areas, evidence is emerging of the continuing power of personal interaction and the importance of "place" in how business works. These forces are driving even ICT related businesses, such as multi-media, to cluster in certain parts of Melbourne which offer both high capacity IT services and sought after inner city lifestyle. Evidence from international authors such as Florida show the importance of lifestyle and high quality urban environment in attracting and holding highly skilled staff.

ICT and more broadly TTT (travel, transport, telecommunication substitution/complementarity) offers the opportunity to redefine our concept of urban areas and how they function. In Victoria's case the provision of high speed rail, high quality roads and broadband IT capacity has meant that metropolitan Melbourne and its major regional towns within 100km of Melbourne can be thought of, and developed, as an integrated series of centres which offer choices in business and household location which meet a divers range of organisation and individual needs.

Over the last decade the private sector has provided a greater range of services which were traditionally provided by the state. This has meant that the state has played a reduced role in key areas of infrastructure and service delivery, and city governance has become more complex. Investment decisions of businesses have profound effects on the prosperity of cities and there is an emerging debate on whether the right balance between the public and private sectors has been found. Relocation of corporate headquarters, international movement of capital and investments based on business needs rather than broad community needs can result in a reduction in the ability of cities to position themselves to take advantage of emerging opportunities, or to deliver urban services for the benefit of the community.

This new way of looking at the city and the driving forces of success mean that the emerging metropolitan strategy must address diverse issues, many of which have not been given prominence in the past. These include the integrated development of city-regions, clustering of new industries and their link to ICT/ research opportunities/universities, the role of urban design and urban planning in successful world cities, changing in the mix of transport services, supply of housing to meet changing demographic and lifestyle needs, the integrated delivery of services and improving social equity and ways of sharing the success of a growing economy.

The authors will describe the activity patterns of Melbourne and its region, the processes used to understand how the city is functioning and the issues of key stakeholders, the drivers shaping Melbourne's future and potential policy responses which are designed to position the city for the coming decades. The Melbourne Metropolitan Strategy is being

- can be tailored for manual use
- requirements to join the system is designed to be minimal and simple
- RO database resides on a single server accessible to all agencies on the network
- Records every new case and intimates the concerned agencies
- Central Status Table- records the movement and status of the RO Application
- Updating facilities

Security Features

- Access to the central database restricted by authorization
- Only the initiating agency allowed to view the status of their application

2.2.3 Government to Business (G2B)

Many Government agencies interact with companies either as vendors/service providers or as service recipients.

The Commercial Permits application is an example of this service model that was adopted by the e-Government project as one of MMAA's participant applications.

2.3 Back office applications

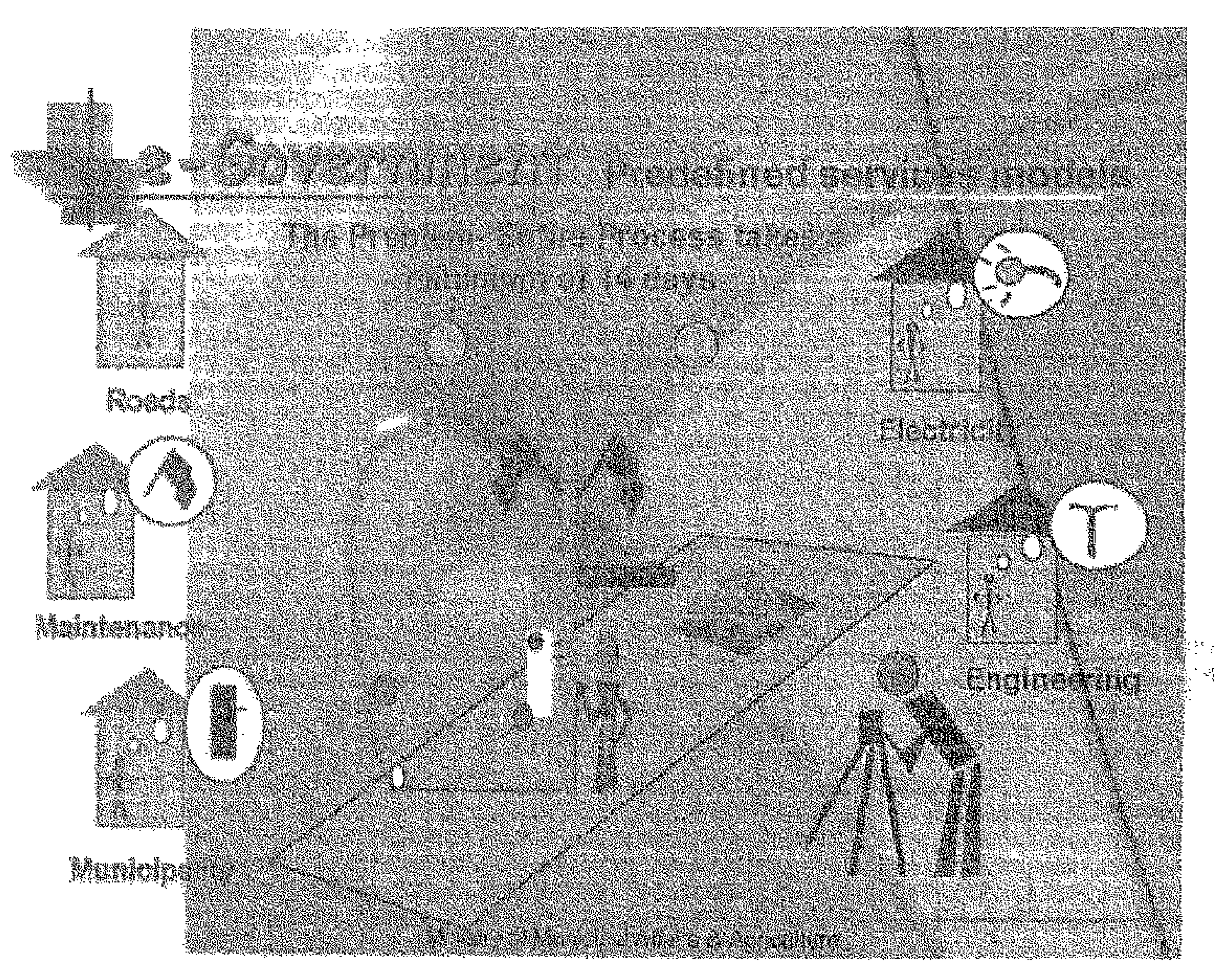
MMAA has automated a wide range of its manual procedures that have an essential role in its day-to-day operations; this automation has facilitated the process of enabling some of the applications for e-Government.

- Ministry of Municipal Affairs and Agriculture executes construction projects for other Government agencies.

MMAA G2G Example, Road Opening Application

Road Opening Process

- The agency /contractor submits Road Opening Application Form RO1 to 12 different agencies
- Each agency check & verify if any equipment or infrastructure will be affected
- Preventive/Remedial measures adopted
- Information sent on Road Opening Approval RO2
- Agency /contractor submits Request for commencing work RO3
- Road Division intimated about Commencement of work through a copy of RO3



An effective solution

- An intranet application to automate the whole process
- All agencies connected to CGIS with Existing Information Super Highway

Envisaged Scenario

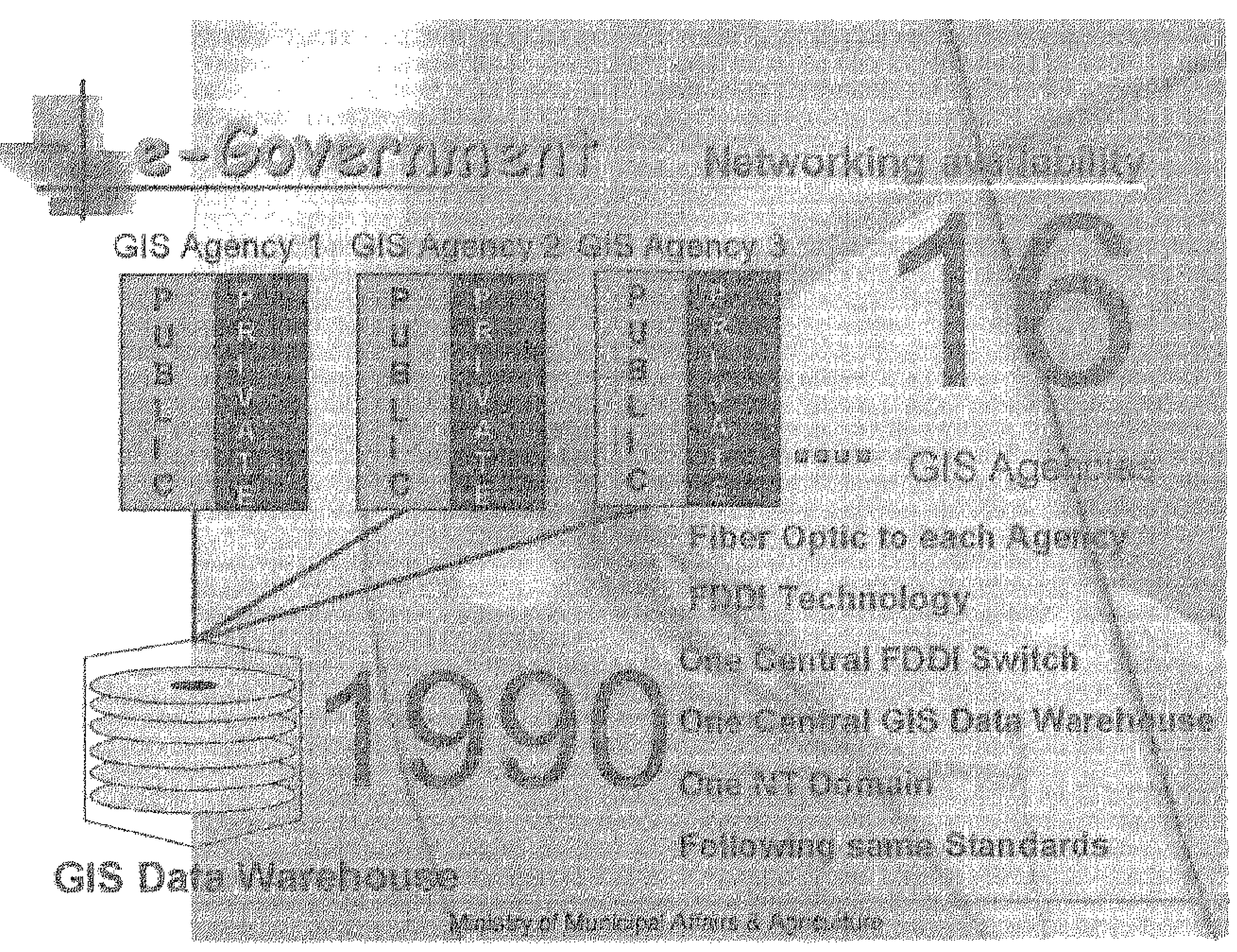
- Any agency can initiate a Road Opening Application from their office using the Intranet Application
- Each agency fill an electronic form and digitize the location on the map
- RO Application automatically forwarded to all other agencies for approval
- RO Unit at the agency receives the application with the marked location
- Circulates in the agency and returns to the initiator

Salient Features of the system

- Facility to track the RO application
- One can query and see the position and status of the application at any time
- Roads division can generate various analytical reports using the digitally available data.
- Agencies can have electronic forwarding and tracking system
- automatic recording of status

2.1 Networking availability

MMAA has played a major role on establishing a Nation-Wide Geographic Information Systems (GIS) implementation since 1990.
In an effort to serve and connect the 16 Government agencies that are implementing GIS, a high speed Fiber Optic Network was built insuring availability of GIS applications at all times. With the advent of the e-Government project and the connectivity provided by this network to most of the e-Government agencies, this Network has become the e-Government infra-structure.



Due to the nature of services provided by MMAA, the Ministry was an indispensable candidate for various e-Government services models

2.2.1 Government to Citizen (G2C)

The most popular e-Government model among MMAA's e-Services due to the following factors:
- The widest range of services provided to citizens.
- The largest number of service recipients.
- Already have integrated applications for most services.
- Already implementing standard coding structures similar to **Citizen ID's.**
- Already have technological infrastructure to implement a G2C solution.

2.2.2 Government to Government (G2G)

Many Government agencies require the exchange of data and transaction posting among each other. Examples are:
- Ministry of Finance processes all financial transactions prepared by other Government agencies.
- Ministry of Civil Service and Housing handles all work force and employment matters for all other Government agencies.

Qatar's e-Government : A Great leap forward towards a Nation-Wide e-Government

Mr. Qassim Mohammed Al Ghanim.
Assistant Under Secretary for Planning & Land Affairs.
E-Mail :qalghanim@gisqatar.org.qa

1. Qatar's e-Government

The Qatar's e-Government Project was empowered by the State of Qatar to architect, guide and help implement a government wide initiative providing e-Government services to citizens and businesses in an effort to "***To achieve the highest performance in executing governmental transactions electronically, through streamlined business processes and integrated information technology solutions.***"

The strategic vision developed for the e-Government initiative is:

Qatar Online Services
Anytime Anywhere
Providing Government Transactions, Information, and Knowledge

The scope of the e-Government framework involves setting up a:

- **Single government-wide portal**
- **Single electronic payment gateway and**
- **Single public key inscription security**

Government agencies will be able to link their legacy systems and existing processes to the e-government framework and e-enable their citizens and businesses related services.

The two distinguishing features of the Qatar vision statement are the emphasis on transactions and the drive to provide unlimited access to government services. To understand this vision, it is necessary to define the key terms:

- **Anytime** means e-government transactions will be available 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year, 24x7x365.
- **Anywhere** means e-government transactions will be provided through multiple internet or IP-based (Internet Protocol) channels such as internet, intranet, kiosks, digital TV, and wireless.
- **E-Government Transactions** refer to a real-time, integrated transaction offered by a single service provider or multiple service providers through the internet channel.

2. MMAA IT Strategy – A strong foundation for e-services:

There are three main factors that have made Ministry of Municipal Affairs & Agriculture (MMAA) be able to play a major role in Qatar's e-Government:

- Networking availability
- Predefined services models
- Back office applications

technical committee composed of nine specialists, representing various disciplines, evaluated the abstracts and selected 50 for development into research papers. In the second round, the committee selected 25 papers for presentation and for publication in the symposium's proceedings.

At the same time about 10 case studies from cities, municipalities, research institutions, ministries and multilateral agencies were selected for presentation. Seven of them are included in this volume.

The present volume is composed of two sections : The first includes four case studies in Arabic while the second include three case studies in English. Each section is sequentially numbered because of the language difference in spite of the fact that the cases themselves are complementary.

We would like to thank the members of the Technical Committee for their great effort in vetting the proposals and evaluating the papers. Thanks are also extended to the Steering Committee members and to AUDI's and Al-Turath's staff for their relentless efforts.

Our sincere gratitude to the sponsors of the symposium: The Supreme Commission for Tourism, Arriyadh Development Authority, Arriyadh Municipality, The Islamic Development Bank, Jeddah Municipality and Arab Fund for Economic and Social Development. Thanks are also owed to Al-Madina Municipality, Riyadh Chamber of Commerce and Industry, Jeraisy Group, Al-Rashed Trading and Contracting Company, Makkah Municipality, Saudi Binladin Group, SAPTCO, King Abdul Aziz City for Science and Technology, SABIC and Saudi Group for Research and Marketing.

All praise is due to Allah, the most Compassionate, the most Merciful.

Arab Urban Development Institute **Al-Turath Foundation**

Shaaban 1422H, November 2001

INTRODUCTION

Rapid innovations in information and communication technologies (ICTs) has been proliferating since the last decades of the 20th century. Concomitantly, the world is increasingly becoming a global village through globalization trends and the ratification of international economic and cultural treaties. These innovations and trends are likely to have marked impacts on future urban development and management.

It is prudent, given this rapid rate of change, to ponder effective ways for integrating ICTs in future cities so as to make them more efficient and humane places that preserve and nurture the identities and aspirations of all human beings.

In his keynote address to the 'Urban Development Strategies in Arab Cities' symposium organized by the Arab Urban Development Institute (AUDI) in Riyadh from 9 –12 April 2000 (4-7 Muharram 1421H),H.R.H Prince Sultan bin Salman bin Abdul Aziz proposed devoting a special symposium to address the impacts of ICTs and globalization on future cities. Approved by the Custodian of the Two Holy Mosques, King Fahad bin Abdul Aziz, the 'Future Cities' symposium has been organized by AUDI and Al-Turath Foundation under the auspices of H. R.H. Prince Salman bin Abdul Aziz, Governor of Riyadh Region.

The main objectives of the symposium are:

1. To explore the role and expected impacts of globalization and ICTs on various aspects of life in Future Cities.
2. To explore ways and means for addressing emergent social and human issues in Future Cities.
3. To identify alternative urban planning and management approaches.
4. To explore the role of tourism in the development of Future Cities.

The main themes of the symposium are:

1. The Role of Information and Communication Technologies in Future Urban Development:
2. Economic and Human Aspects of Future Cities
3. Tourism in Future Cities
4. Planning and Management of Future Cities
5. Towards Livable Future Cities

A call for papers was widely circulated worldwide, by mail and through AUDI's Website. The response was overwhelming as some 180 abstracts were received from various countries. A

Section Two : Case Studies

CONTENTS

Future Cities Symposium

Riyadh 25 – 27 Sha'ban 1422H, 10-12 November 2001

Volume Two
Case Studies

Riyadh

Sha'ban 1422H, November 2001

In the name of Allah
the most Compassionate,
the most Merciful

Contributing Sponsors:

Al- Madina Municipality, Riyadh Chamber of Commerce and Industry, Jeraisy Group, Al-Rashed Trading and Contracting Company, Makkah Municipality, Saudi Binladin Group, SAPTCO, King Abdul Aziz City for Science and Technology, SABIC, Saudi Group for Research and Marketing and Riyadh Development Co.



On the 20th anniversary of the ascendancy of H.M.
King Fahad Bin Abdulaziz
(The Custodian of the Two Holy Mosques) to the Saudi Throne.

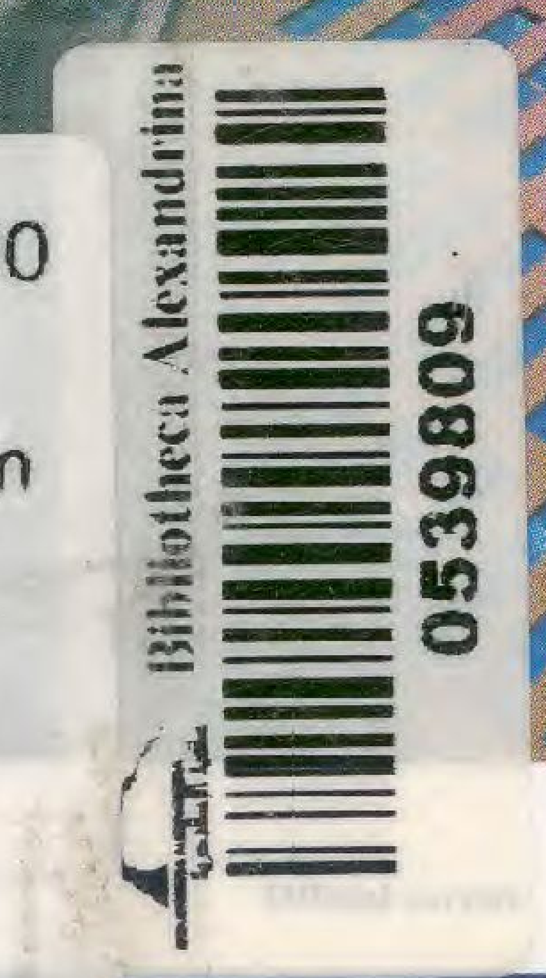


Al-Turath

FUTURE CITIES
SYMPOSIUM
RIYADH-SAUDI ARABIA

Volume Two : Case Studies

10-12 November 2001



Sponsored by





Supreme Commission for Tourism



Arriyadh Development Authority



Arriyadh Municipality



Jeddah Municipality





Arab Fund for Economic & Social Development





Islamic Development Bank



Al Faisaliah Group

